Handbuch des Seerechts: bd. Sachen des seerechts. Schuldverhäl...

Rudolf Wagner

230
.50.2

HARVARD LAW LIBRARY

Received SEP 2 1910

Digitized by Google

Digitized by Google

16.50 — 12:00 f Kmf.
Lowentz

Digitized by Google

7,50

Digitized by Google

Systematisches Handbuch

der

Deutschen Rechtswissenschaft.

Unter Mitwirkung

der Professoren **Dr. H. Brunner** in Berlin, **Dr. V. Ehrenberg** in Göttingen, **Dr. O. Gierke** in Berlin, des General-Prokurators **Dr. J. Glaser**, früher in Wien, der Professoren **Dr. C. S. Grünhut** in Wien, **Dr. A. Haenel** in Kiel, **Dr. A. Heusler** in Basel, **Dr. P. Krüger** in Bonn, **Dr. F. v. Martitz** in Berlin, **Dr. O. Mayer** in Leipzig, **Dr. A. Mendelssohn Bartholdy** in Würzburg, **Dr. L. Mitteis** in Leipzig, **Dr. Th. Mommsen**, früher in Berlin, **Dr. F. Oetker** in Würzburg, **Dr. M. Pappenheim** in Kiel, **Dr. F. Regelsberger** in Göttingen, **Dr. Lothar Seuffert** in München, **Dr. R. Sohm** in Leipzig, **Dr. E. Strohal** in Leipzig, **Dr. A. v. Tuhr** in Strafsburg, **Dr. A. Wach** in Leipzig, **Dr. R. Wagner**, früher in Leipzig,

herausgegeben von

Dr. Karl Binding,

Professor in Leipzig.

Dritte Abteilung, dritter Teil, zweiter Band:

Handbuch des Seerechts. Band II von Pappenheim.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1906.

Digitized by Google

Handbuch des Seerechts.

Sachen des Seerechts. —
Schuldverhältnisse des Seerechts. I. —

Von

Dr. Max Pappenheim.

(Des Handbuchs des Seerechts zweiter Band.)

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1906.

Digitized by Google

Das Recht der Übersetzung bleibt vorbehalten.

SEP 2 1910

Digitized by Google

Otto Gierke

in herzlicher Verehrung zugeeignet.

Digitized by Google

Vorwort.

Die Fortsetzung des von Rudolf Wagner begonnenen Handbuchs des Seerechts hat nicht nur deshalb lange auf sich warten lassen, weil ihr Verfasser sich in einen nach Inhalt und Umfang der Beherrschung eigentümliche Schwierigkeiten entgegensetzenden Stoff neu einzuarbeiten hatte. Es mufste namentlich auch die Umwälzung verzögernd wirken, die sich auf dem Gebiete des deutschen bürgerlichen Rechts in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts vorbereitet und vollzogen hat.

Unmittelbar freilich ist das Privatrecht des Seehandels nur in wenigen wichtigen Teilen von dem Inkrafttreten des bürgerlichen Gesetzbuchs und der mit ihm zusammenhängenden Reichsgesetze in Mitleidenschaft gezogen worden. Aber von grofser Bedeutung ist die Tatsache, dafs der Hintergrund des allgemeinen bürgerlichen Rechts, von dem sich das Seerecht als ein Sonderrecht abhebt, eine völlige Umgestaltung erfahren hat. An die Stelle der auseinandergehenden Landesrechte ist zur Ergänzung dieses Sonderrechts ein in allem wesentlichen einheitliches Reichsrecht getreten. Der Zusammenhang zwischen Seerecht und allgemeinem bürgerlichem Recht ist hierdurch nicht nur formell enger geworden. Die wissenschaftliche Behandlung des Seerechts hat dieser Tatsache Rechnung zu tragen.

Der äufsere Plan des Handbuchs des Seerechts hat eine Änderung erfahren. Bei der Fortsetzung des Werkes erwies sich die nur einigermafsen vollständige Behandlung des Stoffes innerhalb des ursprünglich gezogenen Rahmens als unausführbar. Es soll deshalb diesem zweiten Bande ein dritter folgen, der in nicht langer Zeit den Abschlufs des Ganzen bringen wird. Durch diese Erweiterung bot sich namentlich auch die Möglichkeit, dem zumal durch die neue Seemannsordnung wesentlich veränderten Rechte des Heuervertrages eine der Bedeutung des Gegenstandes entsprechende Darstellung zuteil werden zu lassen.

Digitized by Google

Der innere Plan des Werkes mufste in seinen Grundzügen von der Fortsetzung beibehalten werden. Daher war namentlich die Einreihung der Dienst- und Heuerverträge in das Recht der Schuldverhältnisse mit ihrer Ausscheidung aus dem Zusammenhange des Personenrechts gegeben. Auch liefs sich die m. E. richtige Erörterung der Fragen des internationalen Privatrechts im Anschlufs an die Behandlung der einzelnen Materien in der Fortsetzung nicht einführen, nachdem sie im ersten Bande eine zusammenfassende, zum Teil von nicht unanfechtbaren Gesichtspunkten ausgehende Darstellung erfahren hatten. Eine ausführliche Behandlung des Binnenschiffahrtsrechts war durch die Anlage des Werkes ebenfalls ausgeschlossen. Da aber das Privatrecht der Binnenschiffahrt durch seine reichsrechtliche Regelung den veränderten tatsächlichen Verhältnissen entsprechend in enge Beziehung zum Seerecht gesetzt worden ist, durfte eine regelmäfsige Verweisung auf seine Gestaltung auch im Interesse des Seerechts nicht unterlassen werden.

Schliefslich ermangele ich nicht, der Verwaltung der Hamburger Commerzbibliothek, insbesondere ihrem Leiter, meinem verehrten Freunde Herrn Dr. Ernst Baasch, auch an dieser Stelle herzlich Dank zu sagen für die mir mit stets sich gleichbleibender Bereitwilligkeit gewährte Unterstützung bei meiner Arbeit. Aufrichtig zu Dank verpflichtet bin ich ferner meinem Kollegen, Herrn Privatdozenten Dr. Kurt Perels, der die grofse Freundlichkeit gehabt hat, eine Revision der Druckbogen dieses Bandes zu lesen.

Kiel, im November 1905.

Max Pappenheim.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Zweites Buch.

Sachen des Seerechts.

Erster Abschnitt. Das Schiff.

Seite.

I. Begriff und Arten. § 1 3
II. Rechtliche Natur. § 2 25
III. Teile und Zubehör. § 3 34
IV. Seetüchtigkeit. Klassifizierung. Reparaturbedürftigkeit und Reparaturfähigkeit. § 4 49
V. Schiff und Schiffsvermögen. § 5 60
VI. Besitz an Schiffen. Rechte an Schiffen im allgemeinen. § 6 . . 68
VII. Eigentum.
A. Im allgemeinen. § 7 78
B. Im besonderen: Erwerb und Verlust des Eigentums an Schiffen.
1. Überhaupt. § 8. 90
2. Eigentumserwerb auf Grund freiwilliger Veräußerung. § 9 110
VIII. Pfandrecht.
Einleitung. § 10 126
A. Rechtsgeschäftliches Pfandrecht.
1. Arten. § 11 136
2. Insbesondere das Registerpfandrecht.
a) Entstehung. § 12 144
b) Inhalt. § 13 155
c) Endigung. § 14 173
d) Rechtslage und Registerstand. § 15 176
e) Schiffspartenpfandrecht. § 16. 192
B. Richterliches Pfandrecht. § 17 198
C. Gesetzliches Pfandrecht.
1. Im allgemeinen. § 18 203
2. Im besonderen: Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger.
a) Die das Pfandrecht der Schiffgläubiger gewährenden Forderungen. § 19 207
b) Entstehung, Gegenstand, Umfang des Schiffsgläubigerpfandrechts. § 20 217
c) Geltendmachung des Schiffsgläubigerpfandrechts. § 21 251
d) Rangordnung der Schiffsgläubigerpfandrechte. § 22 . . 254
e) Endigung des Pfandrechts der Schiffsgläubiger. § 23. . 262
f) Schutz durch beschränkt persönliche Haftung. § 24 . . 273
g) Rechtliche Natur des Schiffsgläubigerpfandrechts. § 25 290
h) Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe. § 26 313

Digitized by Google

Seite.

Zweiter Abschnitt. Die Ladung.

I. Im allgemeinen. § 27 322
II. Im besonderen: Die Pfandrechte der Ladungsgläubiger. § 28 . . . 344
Die Pfandrechte der Ladungsgläubiger (Fortsetzung). § 29 370

Drittes Buch.

Schuldverhältnisse des Seerechts.

Erster Abschnitt.

Allgemeines. Verjährung. § 30 387

Zweiter Abschnitt. Die Dienst- und Heuerverträge der Schiffsbesatzung.

I. Begriff und Arten. Rechtliche Regelung. § 31 401
II. Abschliefsung. § 32 424
III. Verpflichtungen der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen. § 33. 447
Verpflichtungen der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen (Fortsetzung.) § 34 465
IV. Ansprüche der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen.
A. Der Heueranspruch. § 35 486
Der Heueranspruch (Fortsetzung). § 36 501
B. Sonstige Ansprüche. § 37 520
V. Endigung.
A. Unmittelbar kraft Rechtssatzes. § 38 543
B. Endigung kraft Parteiwillens. § 39 557
Endigung kraft Parteiwillens. § 40. 576

Digitized by Google

Abkürzungen.

Abbott = A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen. By Charles Lord Tenterden. 14th ed. By the late J. P. Aspinall, B. Aspinall and H. St. Moore. London 1901.

Achilles-Planck = Achilles bei Planck, Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz. 1 u. 2. Aufl. Bd. III. Berlin 1902.

A.D.H.G.B. = Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

A.G. = Ausführungsgesetz.

A.L.R. = Allgemeines Landrecht.

Anl. = Anlage.

A.V. = Ausführungsverordnung.

Begr. = Begründung.

B.G.B. = Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch.

Beil. = Beilage.

Bentzon = Den Danske Søret. Forelæsninger af Dr. juris V. Bentzon. Kjøbenhavn 1899.

Berl. Prot. = Protokolle . . . betr. den Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preufsischen Staaten. Berlin 1856.

Biermann = Das Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuchs, erläutert von J. Biermann. 2. Auflage. Berlin 1903.

Blancard Doc. inéd. = Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen-âge, édités . . . par L. Blancard. 2. vols. Marseille 1884, 1885.

Bolze = Die Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bearbeitet von A. Bolze. 23 Bände. Leipzig 1886—1898.

Bonaini = Bonaini, Statuti inediti della città di Pisa. 3 vol. Firenze 1854—1870.

Boyens = Das deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte neu bearbeitet von E. Boyens. Bd. I u. II. Leipzig 1897, 1901.

Brodmann = Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. Mit Erläuterungen und Ergänzungen hrsg. von E. Brodmann. 2. Aufl. Berlin 1905. (Bis Bogen 9 einschliefslich ist die 1. Aufl. benutzt worden.)

B.Sch.G. = Deutsches R.G., betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. Vom 15. Juni 1895 (20. Mai 1898).

Centralbl. = Centralblatt.

Cons. = Konsulat der See.

Cosack, Handelsrecht = Lehrbuch des Handelsrechts von Konrad Cosack. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

de Courcy = Questions de droit maritime par Alfred de Courcy. 4 vols. Paris 1877—1888.

C.P.O. = Deutsche Civilprozefsordnung vom (30. Januar 1877, 17. Mai 1898) 20. Mai 1898.

Cresp-Laurin = Cours de droit maritime par M. Cresp, annoté . . . par Auguste Laurin. 4 vols. Paris, Aix 1876—1882.

Desjardins = Traité de droit commercial maritime par Arthur Desjardins. 9 vols. Paris 1878—1890.

Dipl. = Diplomatarium.

Düringer und Hachenburg = Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 . . . erläutert von A. Düringer und M. Hachenburg. Bd. 1—3. Mannheim 1899—1905.

Dufour = Droit maritime. Commentaire des titres I et II, livre II, du Code de commerce par Edmond Dufour. 2 vols. Paris 1859.

E. = Entwurf.

Ed. Polit. = Editto Politico di Navigazione mercantile Austriaca in data di Vienna, il di 25 Aprile 1774. Ristampato nel Maggio 1816 in Trieste.

E.G. = Einführungsgesetz.

Digitized by Google

Ehrenberg Beschr. Haftung (auch Ehrenberg schlechthin) = Beschränkte Haftung des Schuldners im See- und Handelsrecht. Von Victor Ehrenberg. Jena 1880.
Einf.V. = Einführungsverordnung.
Entw. = Entwurf.
Erl. = Erlafs.
E.V. = Einführungsverordnung.
F.G.G. = Deutsches R.G. über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit. Vom 17. (20.) Mai 1898.
Förtsch[2] = Die Reichsgesetze, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flöfserei . . . erläutert von R. Förtsch. 2. Aufl. Leipzig 1900.
G. = Gesetz.
Gaupp-Stein = Die Civilprozefsordnung für das Deutsche Reich. Erläutert von L. Gaupp. 4. Aufl . . . neu bearbeitet von Friedrich Stein. 2 Bde. Tübingen u. Leipzig 1901. 1902. (Einige Male versehentlich als 3. u. 4. Aufl. zitiert.) 6. u. 7. Aufl. Heft 1 ff. ebendort 1904. 1905.
Gareis und Fuchsberger = Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch nebst den sich daran anschliefsenden Reichsgesetzen . . . Herausgegeben und . . . erläutert von Carl Gareis und Otto Fuchsberger. Berlin 1891.
G.B.O. = Deutsche Grundbuchordnung vom 24. März 1897 (20. Mai 1898).
Gew.Unf.Vers.G. = Gewerbeunfallversicherungsgesetz.
Goldschmidt Hdb. (oder Handb.) = Handbuch des Handelsrechts von L. Goldschmidt. Bd. I[1]. Erlangen 1864, 1868. Bd. I[2]. Stuttgart 1875. Bd. II Erste Lieferung[2]. Stuttgart 1883. Bd. I, Abt. 1 Lieferung 1 (= Universalgeschichte d. Handelsrechts. Erste Lieferung). Stuttgart 1891.
Goldschmidt, System = System des Handelsrechts mit Einschlufs des Wechsel-, See- und Versicherungsrechts . . . von L. Goldschmidt. 4. Aufl. Stuttgart 1892.
Greiff-Planck = Greiff bei Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. [1, 2]. Bd. III. Berlin 1902.
Gruchots Beitr. = Beiträge zur Erläuterung des Deutschen Rechts. Begründet von Dr. J. A. Gruchot.
Hallager-Hagerup = Den norske Søret, fremstillet af Fr. Hallager. Tredie gjennemseede Udgave, besørget ved Francis Hagerup. Christiania 1881.
Hamb. G.Z. = Hamburgische Gerichtszeitung, Hauptblatt. 8 Jahrgänge. 1861—1868.
Hamb. Samml. = Sammlung der Erkenntnisse u. Entscheidungsgründe des O.A.G. zu Lübeck in hamburgischen Rechtssachen. 5 Bde. 1849—1871.
Hambro = Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning, framstäld af C. F. Hambro. Andra upplagan. Stockholm 1881.
hans. = hanseatisch.
Hans. G.Z. = Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptblatt. 25 Jahrgänge, der 26. im Erscheinen begriffen. Seit 1880.
Heck, Grofse Haverei = Das Recht der Grofsen Haverei. Von Dr. Ph. Heck. Berlin 1889.
Heimsch.G. = R.G. betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute. Vom 2. VI. 1902.
Hennebicq = Principes de Droit maritime comparé. Par Léon Hennebicq. Ire Partie: Le navire. Préface par Edmond Picard. Bruxelles, Berlin 1904.
Hermann u. Hirsch = Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen. . . . herausgegeben von G. Hermann und Carl Hirsch. 1871—1876.
H.G.B. = Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.
H.G.Z. = Hamburgische Handelsgerichtszeitung. Hauptblatt. 12 Jahrgänge. 1868—1879.
Holtius = Voorlezingen over handelsen zeeregt van A. C. Holtius, uitgegeven door B. J. L. de Geer van Jutfaas. 3 deele. Utrecht 1861.
H.R. = Hanserecesse, herausgegeben von Koppmann (A) 8 Bände, v. d. Ropp (B) 6 Bände, D. Schäfer (C) 8 Bände. 1870—1899.
Hughes = Handbook of Admiralty Law by R. M. Hughes. St. Paul, Minn. 1901.
Inv.Vers.G. = Invalidenversicherungsgesetz.
Jacobs = Le droit maritime belge. Commentaire de la loi du 21 août

Digitized by Google

1879 par Victor Jacobs. 2 tomes. Bruxelles 1889, 1891.

Jahrbb. = Jahrbücher.

v. Kaltenborn = Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts . . . Von Dr. jur. Carl von Kaltenborn. 2 Bde. Berlin 1851.

K.B. = Kommissionsbericht.

Kent, Commentaries = J. Kent, Commentaries on American Law. 12th ed. by Holmes. 4 vols. Boston 1873.

Kierulff = Sammlung der Entscheidungen des O.A.G. . . . zu Lübeck. 7 Bände. Hamburg, Lübeck 1866—1872.

Kist = Beginselen van Handelsregt volgens de Nederlandsche wet, door Mr. J. G. Kist. 2. druck 's Gravenhage 1874 ff.

Knitschky = Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. . . . von W.E. Knitschky. 2. Aufl. Berlin 1894. S. auch Rudorff-Knitschky.

K.O. = Deutsche Konkursordnung vom (10. Februar 1877, 17. Mai 1898) 20. Mai 1898.

Kober-Staudinger = J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Einführungsgesetze. III. Band. Sachenrecht. Erläutert von Karl Kober. 2. Aufl. München 1903.

Koch = Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch, herausgegeben mit Kommentar und Anmerkungen von Dr. C. F. Koch. 2. Ausgabe. Berlin 1868.

Komm. = Kommentar.

Komm.Ber. = Kommissionsbericht.

Kons.G.G. = Deutsches R.G. über die Konsulargerichtsbarkeit v. 7. April 1900.

Krankenvers.G. = Krankenversicherungsgesetz.

Landw.Vers.G. = Unfallversicherungsgesetz für Land- und Forstwirtschaft.

Langenbeck = Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und Seerecht . . . gesammelt, beschrieben und ausgearbeitet durch Hermann Langenbeck. Hamburg 1727.

Laurin Précis = Précis de droit maritime . . . par Auguste Laurin. Paris 1892.

Legisl.-Per. = Legislaturperiode.

Lehmann und Ring = Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Erläutert von K. Lehmann und V. Ring. 2 Bände. Berlin 1902. 1901.

Levy, Het allg. duitsche H.W.B. = Het allgemeene duitsche Handels-Wetboek, vergeleken met het nederlandsche Wetboek van Koophandel door Mr. J. A. Levy. Amsterdam 1869.

Lewis, Handbuch = Lewis bei Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. IV Abt. 1. Leipzig 1884.

Lewis, Seerecht[2] = Das deutsche Seerecht. . . . Von Dr. William Lewis. 2. Aufl. 2. Bde. Leipzig 1883. 1884.

Lewis-Boyens s. Boyens.

Loewe, Seem.O. = Die Seemannsordnung vom 2. VI. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Erläutert von E. Loewe. Berlin 1903.

Loewe-Makower = Handelsgesetzbuch mit Kommentar herausgegeben von H. Makower. 2 Bd.: Buch IV (Seehandel) . . . herausgegeben von E. Loewe. 12. Aufl. Berlin 1900.

Lsg = Lesung.

Lyon-Caen et Renault = Traité de Droit commercial par Ch. Lyon-Caen et L. Renault. 3e édition. Paris 1898 ff.

Makower[11] = Das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch. Mit Kommentar herausgegeben von H. Makower. 11. Aufl. Berlin 1893.

Makower[12] (auch Makower schlechthin) = Handelsgesetzbuch mit Kommentar herausgegeben von H. Makower. Buch I—III neu bearbeitet . . . . . von F. Makower. 12. Aufl. Berlin 1898.

Maclachlan = A Treatise on the Law of Merchant Shipping By David Maclachlan. 4th edition. London 1892.

Marsden, Digest = A Digest of cases relating to Shipping, Admiralty and Insurance Law, from the Reign of Elizabeth to the end of 1897. By R. G. Marsden. London 1899.

Meisner = Das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich nebst dem Einführungsgesetze. Kommentiert von Dr. J. Meisner. Drittes Buch. Sachenrecht. Breslau 1901.

Merch. Sh. A. = Merchant Shipping Act.

Min. = Minister.

Min.Bl. = Ministerialblatt.

Min.V. = Ministerialverordnung.

Mittelstein, B.Sch.R.[2] = Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Von Dr.

Digitized by Google

Max Mittelstein. 2. Aufl. 2 Bde. Leipzig 1903, 1900.

Mittelstein, Schiffspfandrecht = Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht von Dr. jur. Max Mittelstein. Hamburg 1889.

Molengraaf = Leidraad by de beoefening van het Nederlandsche Handelsrecht, door Mr. W. L. P. A. Molengraaff. Haarlem 1899.

Mot. = Motive.

M. Sh. A. = Merchant Shipping Act.

Mugdan u. Falkmann = Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Civilrechts. Herausgegeben von B. Mugdan und R. Falkmann. Leipzig 1900 ff.

Nizze = Das allgemeine Seerecht der zivilisierten Nationen. Von Reinhold Nizze. Erster (einziger) Band. Rostock 1857.

O.L.G. = Oberlandesgericht.

Ord. = Ordenanzas, Ordinancie, Ordonnance.

Ord. de la mar. = Ordonnance de la marine.

Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung = Die geschichtliche Entwickelung des Seehandels und seines Rechts mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitsvertrages. Von Max Pappenheim. In Schriften des Vereins für Socialpolitik. CIII 2 S. 129 ff.

Pard. (oder Pardessus) = Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle . . par J. M. Pardessus. 6 tomes. Paris 1828—1845.

Pardessus Cours = Cours de Droit commercial par J. M. Pardessus. 6ième éd. Publiée par M. Eugène de Rozière. 4 tomes. Paris 1856, 1857.

Parsons = Th. Parsons, The Law of Contracts. 6. ed. 3 vls. Boston 1873.

Perels Internat. Seerecht^2 = Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Von F. Perels. 2. Aufl. Berlin 1903.

Perels Öffentl. Seerecht = Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884.

Perels Sammlung = Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Sammlung der Gesetze und Verordnungen, mit Erläuterungen und Registern herausgegeben unter Leitung von F. Perels. Berlin 1901.

Perels, L. = Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche usw. (s. oben unter Perels Sammlung). Ergänzungsband: Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihre Nebengesetze, bearbeitet von Dr. iur. L. Perels. Berlin 1902.

Pipia = Umberto Pipia, Trattato di diritto marittimo. Vol. I, II. Milano 1900, 1901.

Platou = Forelæsninger over norsk Søret af Dr. Oscar Platou. Christiania 1900.

Pöhls = Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte usw. Von Meno Pöhls. 4 Teile. Hamburg 1830—1843.

Preufs. Entw. I = Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preufsischen Staaten. Berlin 1856.

Preufs. Entw. II = Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die preufsischen Staaten. Nebst Motiven. 1. Teil: Entwurf. 2. Teil: Motive. Berlin 1857.

Prot. = Protokolle; wo nicht aus dem Zusammenhange ein anderes hervorgeht: Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. Nürnberg 1857 ff.

R. = Rev.

Rev. = Revue internationale du Droit maritime publiée par F. C. Autran. Paris. Seit 1885. 20 Jahrgänge bisher erschienen.

Rev. Stat. = Revised Statutes.

R.G. = Reichsgericht, Reichsgesetz.

R.G.Bl. = Reichs-Gesetzblatt.

R.G.C.S. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Leipzig 1880 ff.

R.G.Str.S. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. Leipzig 1880 ff.

R.O.H.G. = Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts, herausgegeb. von den Räten des Gerichtshofes. 25 Bde. 1871—1879.

Rost. Samml. = Sammlung von Entscheidungen von Rostockschen Rechtsfällen. Rostock 1849—1861.

R.T. = Reichstag.

Rudorff-Knitschky = Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs von weil. Dr. iur. W. E. Knitschky. 3. Aufl., bearbeitet von Otto Rudorff. Berlin 1902.

R.V. = Verfassung des Deutschen Reichs. Vom 16. April 1871.

s. = section.

Digitized by Google

Samling = Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender udgivet ved Johs Jantzen. Christiania 1900 ff. (Jahrgang VI im Erscheinen.)

Schaps = Das Deutsche Seerecht. Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 und den seerechtlichen Nebengesetzen (seit der 7. Lieferung mit dem Zusatze: unter Ausschluß des Seeversicherungsrechts) . . . bearbeitet von Dr. Georg Schaps. Lieferung 1—8. Berlin 1897—1905.

Scheels Entw. = Udkast til Lov om Søfarten, forfattet af A. W. Scheel. Kjøbenhavn 1873.

Schr. = Schriften.

Schröder bei Endemann = Schröder bei Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. IV, Abt. 1. Leipzig 1884.

Seem.O. = Seemannsordnung.

Seer. = Seerecht.

SeeUnf.Vers.G. = See-Unfallversicherungsgesetz.

Sess. = Session.

Seuffert = J. A. Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.

St.G.B. = Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871.

Staub = Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Von Hermann Staub. 6. u. 7. Aufl. 2 Bde. Berlin 1900.

Staub Supplement = Supplement zu Staubs Kommentar zum A.D.H.G.B. Berlin 1897.

StellenVerm.G. = R.G., betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute. Vom 2. Juni 1902.

Str.O. = Deutsche Strandungsordnung. Vom 17. Mai 1874.

Strecker-Planck = Strecker bei Planck, Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz[1 2]. Bd. III. Berlin 1902.

tab.Amalf. = tabula v. Amalfi.

Tidsskr. f. Retsvidensk. = Tidsskrift for Retsvidenskab.

Ullrich = Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, nebst den Entscheidungen der höheren Instanzen. 2 Hefte. Hamburg 1858, 1861.

Unf.Vers.G. = Unfallversicherungsgesetz.

Urt. = Urteil.

V. = Verordnung.

Valin = Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681. Par R. J. Valin. Nouv. éd. 2 vols. La Rochelle 1776.

de Valroger = Droit maritime. Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce par L. de Valroger. 5 vols. Paris 1883—1886.

Vidari = Corso di Diritto commerciale esposto da Ercole Vidari. 4ª edizione. Milano 1893 sgg.

Voigt(-Seebohm) = Das deutsche Seeversicherungs-Recht. Von Dr. Joh. Friedr. Voigt. Nach dem Tode des Verfassers zu Ende geführt und . . . herausgegeben von Dr. J. Seebohm. Jena 1887.

W.B. (Wb.) = Wörterbuch.

W. v. K. = Westboek van Koophandel.

Wagner I = Handbuch des Seerechts. Von Dr. Rudolf Wagner. Erster Band. Leipzig 1884.

de Wal = Het nederlandsche Handelsregt. Door Mr. J. de Wal. 3 deele. Leiden 1869.

Z. f. HR. (auch Z. schlechthin) = Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht (Goldschmidts Zeitschrift).

Zw.V.G. = R.G. über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung. Vom 24. März 1897 (20. Mai 1898).

Die Handels- und Seegesetzbücher sind nur mit den Namen der betreffenden Länder angeführt, die nicht mehr geltenden unter Beifügung ihres Entstehungsjahres. Übereinstimmende Vorschriften der Seegesetze für Schweden (v. 12. VI. 1891), Dänemark (v. 1. IV. 1892) und Norwegen (v. 20. VII. 1893) sind unter „Skand." oder „Skandinavien" zitiert. Das russische und das japanische HGB. sind nach den Übersetzungen von V. v. Zwingmann (Riga 1889) und L. Lönholm (Tokyo 1899) angeführt.

Digitized by Google

Berichtigungen und Zusätze.

S. 19 Z. 6 v. u. ist hinter „119“ jetzt hinzuzufügen: XXVI (1905) Nr. 85.
S. 28 Z. 17 v. u. ist für „nauto“ zu lesen „naulo“.
S. 30 Z. 8 v. u. ist jetzt hinzuzufügen: O.L.G. Hamburg bei Mugdan und Falkmann X Nr. 7 h (Fund an Bord eines deutschen im Hafen von New York liegenden Kauffahrteischiffes).
S. 49 Z. 4 v. u. ist für „19“ zu lesen „20“.
S. 53 Z. 3 f. v. u. ist zu der angeführten Entscheidung des O.L.G. Hamburg jetzt die sie aufhebende des R.G. in Hans. G.Z. XXVI (1905) Nr. 72 (= C.S. LX Nr. 43) zu vergleichen.
S. 67 Z. 5 v. u. ist für „Nr. III“ zu lesen „Nr. VI“.
S. 71 Z. 11 v. u. ist hinter 787 einzuschalten „C.P.O.“.
S. 80 Z. 19 v. o. ist für „Demnach“ zu lesen „Darnach“.
S. 89 Z. 15 f. v. u. ist für „Goldschmidt“ zu lesen „Silberschmidt“.
S. 100 Z. 24 v. o. ist für „damit“ zu lesen „somit“.
S. 114 Z. 4 v. o. ist für „B.G.B.“ zu lesen „H.G.B.“.
S. 136 Z. 2 v. o. ist die Zahl „20“ zu streichen.
S. 174 Z. 5 v. o. ist für „Registerpfandrechts“ zu lesen „Hypothekenrechts“.
S. 188 Z. 5 v. u. ist für „V“ zu lesen „VI“.
S. 200 Anm. 4. Darüber, dafs der Schiffer keine gesetzliche Vertretungsmacht für das Arrestverfahren gegen den Reeder hat, s. jetzt O.L.G. Hamburg bei Mugdan und Falkmann XI Nr. 11 u.
S. 208 S. 24 v. o. hat das Zitat aus Vidari zu lauten auf die Zahlen 6349—6394, 6397—6428.
S. 268 Z. 1 v. u. ist für „794“ zu lesen „764“.
S. 281 Z. 13 v. u. ist für „777“ zu lesen „774“.
S. 282 Z. 10 v. o. ist vor „persönlichen“ einzuschalten „beschränkt“.
S. 297 Z. 8 v. u. ist hinter „Ansicht“ einzufügen „vollkommen“.
S. 313 Z. 8 v. u. ist jetzt hinzuzufügen: Bekker ebd. XLIX 51 ff.
S. 325 Z. 2 v. o. ist vor „Reisegut“ einzufügen „und in seiner Obhut verbliebene“.
S. 335 Z. 2 v. u. ist jetzt hinzuzufügen: Heymann, Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere (Konnossement, Ladeschein, Lagerschein). In der Festgabe für Felix Dahn III 133 ff. Breslau 1905.
S. 345 Z. 12 v. o. ist für „kein Ladungspfandrecht“ zu lesen „nicht allgemein ein Ladungspfandrecht (s. oben S. 325)“.
S. 393 Z. 22 v. o. ist die Zahl „390“ zu streichen.
S. 415 Z. 17 v. u. ist hinter „622“ einzuschalten „623“.
S. 416 Z. 2 v. u. ist hinter „Schiffer“ einzuschalten „im Dienstverhältnis“.
S. 420 Z. 14 v. u. ist statt „625“ zu lesen „624“.

Digitized by Google

S. 421 Z. 1 v. u. ist vor „Vgl." zu setzen „[3c]".

S. 432 Z. 26 v. o. ist vor „Hamburg" einzuschalten „v. 25. III. (ebd. S. 628 ff.)".

S. 442 Z. 23 v. o. ist für „R.T. X." zu lesen „R.T.".

S. 447 Z. 20 ist hinter „Wagner I 340" hinzuzufügen „der aber den Anspruch auf Anmusterung nur dem Schiffer gewährt. Vgl. dazu unten S. 591 Anm. 5".

S. 452 Z. 4 v. o. ist hinter „befugt" einzuschalten „(Seem.O. 32 Abs. 2)".

S. 454 Z. 9 v. u. ist für „34" zu lesen „35".

S. 459 Z. 9 v. o. ist hinter „besonderen" einzufügen „privatrechtlichen".

S. 472 Z. 3 v. u. ist vor „hamb. V." einzufügen „brem. V. v. 22. III. 1903 § 5 (G.Bl. S. 16)" und Z. 5 v. u. für „29" zu lesen „39".

S. 483 Z. 2 v. u. ist für „an" zu lesen „auf".

S. 497 Z. 16 v. u. hinter „einzutragen" einzufügen „Vgl. hierzu unten S. 576 Anm. 1".

S. 524 Z. 20 v. u. ist hinter „1899" einzuschalten „(mir nicht zugänglich geworden)".

S. 537 Z. 9 v. u. ist hinzuzufügen: Das O.L.G. Hamburg hat sich neuerdings (Hans. G.Z. XXVI [1905] Nr. 110) in anderem Sinne geäufsert. Es gewährt dem erkrankten Schiffer auf Grund von H.G.B. 553a Abs. 2 den Bezug der Heuer ausschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt für die Dauer der Fürsorgepflicht des Reeders (§ 553). Indessen ist die Heuer vom Gesetze als Entgelt für die auch von dem erkrankten Schiffer ‚meistens zum wesentlichen Teile' zu leistenden Dienste gedacht (vgl. die S. 537 Anm. 5 angeführten Stellen). Der Heuerbezug hat daher die Fortdauer des Dienstverhältnisses zur Voraussetzung, was von der Fürsorgepflicht nicht gilt. Eine so weit gehende Abweichung von der Regel des bürgerlichen Rechts (B.G.B. 323), wie das O.L.G. Hamburg sie im Abs. 2 H.G.B. 553a ausgesprochen findet, würde den Reeder in unbilliger Weise belasten. Sie stünde auch mit den Vorschriften über den Heuerbezug des Schiffsmanns (Seem.O. 61 Abs. 2) nicht im Einklange. Andererseits erscheint aber die dem Wortlaute des § 553a Abs. 2 entsprechende (vgl. S. 537 Anm. 2) Ausschliefsung der sonst bedungenen Vorteile als sachlich nicht gerechtfertigt. Denn die Gewährung solcher Vorteile kann bei der Bemessung der Heuer selbst eine wichtige Rolle spielen, und sie erfolgt vielfach gerade im Hinblick auf die dem Schiffer neben der eigentlichen Führung des Schiffes obliegenden Geschäfte.

S. 544. Zur Auslegung des § 67 Seem.O. s. jetzt Wittich, Z. f. H.R. LVII 139 ff.

S. 552 Z. 15 v. u. ist die Verweisung auf Belgien 60 vor diejenige auf Chile 945 Abs. 1 zu stellen.

S. 558 Z. 10 v. u. ist hinzuzufügen „vgl. jetzt auch Wittich, Z. f. H.R. LVII 161 ff.".

S. 559 Z. 22 v. o. ist für „Bestimmungshafen" zu lesen „Heimatshafen".

S. 567 Z. 19 v. u. Zum Begriff des wiederholten Ungehorsams im Sinne von SeemO. 70 Nr. 2 s. jetzt OLG. Hamburg Hans. GZ. XXVI (1905) Nr. 120.

S. 585 Z. 12 v. o. ist für „76" zu lesen „74".

Digitized by Google

Der zweite Band von O. Gierkes Deutschem Privatrecht konnte für das vorliegende Buch leider nicht mehr benutzt werden, da es bei seinem Erscheinen bereits zum gröfseren Teile gedruckt war. Aus der grofsen Zahl der Untersuchungen Gierkes, welche unter anderen Umständen den nachfolgenden Erörterungen in verschiedener Art zugute gekommen wären, seien an dieser Stelle nur beispielsweise hervorgehoben diejenigen über die Sondervermögen (S. 57 ff.), das Zubehör (S. 70 ff.), die dingliche Wirkung der Übergabe von Warenpapieren (S. 233 f.) und das Pfandrecht an Schiffen (S. 962 f., 969, 1000—1006).

Digitized by Google

Zweites Buch.

Sachen des Seerechts.

Digitized by Google

Erster Abschnitt.

Das Schiff.

I. Begriff und Arten. § 1.

I. Unter den Sachen, mit denen es das Seerecht zu tun hat, stehen die Schiffe an erster Stelle. Das Schiff ermöglicht dem Menschen überhaupt erst den dauernden Aufenthalt auf der See. Es schafft daher die Grundlage für den Seeverkehr und die Entwicklung eines ihn beherrschenden Sonderrechts. Auch die personenrechtlichen Begriffe dieses Sonderrechts knüpfen unmittelbar oder mittelbar an den Begriff des Schiffes an[1]. An dieser Stelle ist das Schiff lediglich als Sache im Rechtssinne d. h. als möglicher Gegenstand von Rechten zu betrachten.

Das H.G.B. verwendet den Ausdruck Schiff, ohne seine Bedeutung zu bestimmen[2]. Es hat ihn der Verkehrssprache entlehnt, auf die demnach bei seiner Auslegung zurückzugreifen ist. Nach den allgemeinen Regeln für diese letztere wird nicht ohne besonderen Grund anzunehmen sein, daſs das Gesetz bei den einzelnen auf Schiffe bezüglichen Vorschriften eine verschiedene Bedeutung des Wortes Schiff zu Grunde legt. Daſs manche von diesen Vorschriften ihrem Inhalte nach etwa nur auf gewisse Arten von Schiffen Anwendung dulden, bedeutet keine Ausnahme hiervon. Andererseits wird durch die Feststellung eines bestimmten Begriffs, den das Gesetz mit dem Worte Schiff verbindet, die analoge Anwendung einzelner für Schiffe getroffener Bestimmungen auf Gegenstände, die unter jenen Begriff nicht fallen, selbstredend nicht ausgeschlossen. Solche analoge Anwendung darf aber mit der nach

[1] S. daher bereits Wagner I 147 ff.

[2] Anders z. B. aus älterer Zeit Cost. de Tortosa II 7, 1 (dazu nicht bedenkenfrei Oliver, Hist. del der. en cataluña III 248), Ord. de la mar. II 10, 1, aus neuerer Zeit Code de comm. 190, Merch. Sh. A. 1854 s. 2 (1894 s. 766), Chile 823, Argentinien 856 u. a.

Digitized by Google

Voraussetzungen und Tragweite von ihr grundverschiedenen Gesetzesauslegung nicht verwechselt werden.

Nach dem gemeinen Sprachgebrauche ist unter einem Schiffe ein Wasserfahrzeug von mindestens nicht ganz unbedeutender Gröfse zu verstehen[1]. Boote sind keine Schiffe[2]; auch das Flofs ist schon durch den Sprachgebrauch vom Schiffe gesondert[3]. Als ein zum Fahren auf dem Wasser bestimmtes Werkzeug[4] mufs das Schiff einerseits fähig sein, auf dem Wasser, wenn auch etwa nicht durch eigene Kraft[5], bewegt zu werden, und mufs es andererseits auch dazu bestimmt sein, von dieser Fähigkeit einen gewissen, wenn auch nicht notwendig den Hauptzweck seiner Verwendung bildenden, Gebrauch zu machen[6]. Noch nicht Schiff, also nicht Schiff, ist

---

[1] Weigand, Deutsches Wörterbuch[3] II 572; Begründg. z. Entw. e. B.Sch.G. S. 36 (dagegen Landgraf, Anm. 11 zu § 1). Über den noch ganz unsicheren Ursprung des Wortes Schiff s. Kluge, Etymol. Wb.[5] 322 f.; Heyne, Deutsches Wb. III 333; Grimm, Deutsches Wb. IX 54; Schrader, Reallexikon d. indogerm. Altertumskunde S. 711.

[2] Vgl. R.G. Hans. G.Z. III (1882) S. 38. Über das römische Recht s. Goldschmidt, Z. f. H.R. III 353 f. Anm. 151 (die Schrift von Gandolfo, La nave nel dir. romano. Genova 1882, war mir nicht zugänglich).

[3] S. auch Holtius II 23 f.; Kist V[2] 11 f. Vgl. die beiden Reichsgesetze vom 15. VI. 1895, namentlich auch FlößereiG. § 13 Abs. 2.

[4] Schiffe als Unterart der Fahrzeuge: E.G. z. B.G.B. 44; F.G.G. 184 Abs. 1 (s. auch Brüsseler Kongrefs v. 1888 Z. f. H.R. XXXVI 152 Art. 1). B.G.B. 16, 18, 2251 bedienen sich nur des allgemeinen Ausdrucks Fahrzeug (gegen E. I 1929), ebenso FlaggenG. 26 (vgl. dazu A.D.H.G.B. 438; R.G. v. 15. IV. 1885 § 1), SeeUnf.Vers.G. v. 5. VII. 1900 §§ 1, 2; s. auch C.P.O. 201, 790, 850 Abs. 1 Nr. 6, 904 f. (Kriegsfahrzeug); R.G. betr. d. Naturalleistungen etc. § 10 (R.G.Bl. 1898, S. 366 „Schiffsfahrzeuge"). Dagegen Fahrzeug dem Schiffe koordiniert: St.G.B. § 90 Abs. 1 Nr. 2; SchiffsVerm.O. § 1 (R.G.Bl. 1895 S. 161); s. auch Entw. e. E.G. z. B.G.B. I. Lsg. (1888) Art. 26. Das Schiff als ein „Schiffsgefäfs" besonders in preufsischen Gesetzen, so Subhast.Ord. v. 15. III. 1869 § 1 Nr. 4; Zw.V.G. v. 13. VII. 1883 § 1 — s. übrigens schon Genua stat. off. Gaz. v. 1441 c. 67 (Pard. IV 505) und sonst —, als ein Bauwerk: Frankreich 190 (vgl. Ord. de la mar. II 10, 1; s. auch 197, 215); St.G.B. 305; Tel.O. v. 21. VI. 1872 § 6 Abs. 8 (R.G.Bl. S. 215 — anders Tel.O. v. 15. VI. 1891); Brem. V. v. 28. IX 1900 (G.Bl. Nr. 40). Bewohnte Schiffe: St.G.B. 243 Nr. 7, 306 Nr. 2; C.P.O. 885.

[5] R.G. bei Bolze XXIII 272; vgl. Hans. G.Z. VIII (1887) S. 19 (= Z. XXXVI 275); R.G.C.S. LI S. 334 (Bagger und Baggerschuten); R.G. Strafs. XX 374; Rev. X 175.

[6] Kein Schiff eine schwimmende Badeanstalt: H.G.Z. 1878 S. 247. Ebenso sind Kaissons (Hans. G.Z. 1893 S. 312), Schwimmdocks, Taucherglocken, Fischheger (Hans. G.Z. 1886 S. 10 f.), schwimmende Leuchttürme (Wells v. Gas Float Whitton No. 2) und Feuerschiffe (vgl. zu R.G.C.S. XXXVIII Nr. 24 Boyens II 51 Anm. 3) keine Schiffe. Vgl. des weiteren die Anführungen bei Mittelstein, B.Sch.R.[2] I S. 42 f. Anm. 6.

Digitized by Google

das in der Erbauung begriffene Schiff[1], nicht mehr Schiff, also ebenfalls nicht Schiff, ist das Wrack[2]. Die entsprechende Anwendung einzelner für Schiffe geltender Bestimmungen auf solche Gegenstände ist zum Teil durch die Gesetzgebung selbst erfolgt[3].

Nicht ein Schiff, sondern eine Verbindung mehrerer Schiffe[4] stellt der Schleppzug[5] dar. Seine Bildung erfolgt regelmäßig in Ausführung eines Schleppvertrages, ohne einen solchen z. B. wenn der Reeder des Schleppers zugleich der des Geschleppten ist, oder wenn ein von der Besatzung verlassen treibendes Schiff von einem andern ins Schlepptau genommen wird[6]. Durch die Einfügung in den Schleppzug hat keins der zu ihm verbundenen Schiffe aufgehört, ein Schiff zu sein. Wenn insbesondere, wie dies im Seeverkehr die Regel bildet, die Leitung des Zuges von dem geschleppten Schiffe aus stattfindet, ist darum dessen Reeder nicht auch Reeder des Schleppers und die Besatzung des letzteren nicht auch Besatzung des Geschleppten geworden. Um sich hiervon zu überzeugen, braucht man nur die gesetzlichen Vorschriften durchzugehen, die den Begriff des Reeders und der Schiffsbesatzung normieren und die Rechtsstellung der darunter fallenden Personen regeln. Allerdings können nun aber gewisse Rechtssätze, welche die Unabhängigkeit des Schiffes von anderen Schiffen zur Voraussetzung haben, nicht einfach auch auf solche Schiffe Anwendung finden, denen diese Unabhängigkeit infolge ihrer Einfügung in den Schleppzug verloren gegangen ist. Und wiederum werden gewisse Vorschriften, die zunächst nur für einzelne Schiffe gelten wollen, möglicherweise entsprechende Anwendung auf mehrere zu einem Schleppzuge verbundene und dadurch in Abhängigkeit voneinander geratene Schiffe fordern. Unter diesem Gesichtspunkt ist die praktisch wichtige und viel verhandelte Frage zu betrachten, ob und in wieweit für die Regeln des Seestrafsenrechts der Schleppzug

---

[1] Vgl. hierzu Boyens, Z. f. H.R. L 98.

[2] „Das Schiff oder das Wrack": H.G.B. 873 Abs. 1 vgl. Abs. 2; — „ein Schiff oder Wrack": Str.O. 25 (R.G. v. 30. XII. 1901) — R.O.H.G. IV S. 90 f.

[3] H.G.B. § 509 (Baureederei); E.G. z. H.G.B. Art. 20 (Verpfändung im Bau begriffener Schiffe) und die auf Grund desselben ergangenen Landesgesetze (s. unten § 11).

[4] Hierzu Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 124; s. auch R.G.Str.S. XX Nr. 127, XXVII Nr. 15.

[5] Boyens I 159 ff., Z. f. H.R. L 73 ff.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 53 ff.; Brüders, Zeitschr. f. d. ges. Vers.Wissensch. II S. 356 ff.; Gütschow, Hans. G.Z. XXIII (1902) S. 22 ff.

[6] Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 52.

Digitized by Google

als ein Schiff zu betrachten, und im Falle ihrer Verletzung durch eine Person der Schiffsbesatzung eines der verbundenen Schiffe die Haftung auch des oder der anderen für den durch Kollision mit einem dritten verursachten Schaden begründet werden kann. Es handelt sich bei dieser Frage nicht darum, ob der Reeder des einen Schiffes auch Reeder des anderen, die Besatzung des einen auch Besatzung des anderen lediglich durch die Verbindung der Schiffe zum Schleppzuge geworden ist — so gestellt müfste die Frage mit einem schlichten Nein beantwortet werden. Sondern es handelt sich darum, ob der Reeder eines an der Kollision nicht schuldigen Schiffes um seiner Zugehörigkeit zum Schleppzuge willen für das Verschulden der Besatzung eines anderen Schiffes haftbar werden kann. Nicht also eine Auslegung der § 734 ff., 484 ff. und namentlich 481 des H.G.B. steht in Frage, sondern lediglich eine entsprechende Anwendung der § 734 ff.[1] und 485 f. Ist man sich darüber klar, so hat es wenig zu bedeuten, wenn man die Frage z. B. dahin formuliert, ob im Sinne dieser Vorschriften die Besatzung des Schleppers als Besatzung des Geschleppten anzusehen ist. In der Sache aber wird durch solche Formulierung nichts gewonnen, sondern nur die Gefahr nahegerückt, dafs an die Stelle der Prüfung der Einzelfrage ihre Beantwortung im Wege der Schlufsfolgerung aus vermeintlich allgemeinen Regeln (wie der nautischen Einheit des Schleppzuges oder der Zugehörigkeit der Besatzung eines seiner Schiffe zu dem andern) gesetzt wird[2].

[1] Deshalb wird auf die in Rede stehende Frage selbst erst in der Lehre von der Schiffskollision einzugehen sein.

[2] Dem hanseatischen Oberlandesgericht (Hans. G.Z. VII [1886] Nr. 33, VIII [1887] Nr. 16) folgend, hat das Reichsgericht früher (C.S. XX Nr. 16) den Standpunkt eingenommen, dafs die Schleppermannschaft im Sinne des A.D.H.G.B. Art. 445 (jetzt § 481) zur Besatzung des geschleppten Schiffs gehöre und hieraus die Haftung für ihr Verschulden sich ergebe. Nur von diesem Standpunkt aus hatte die eingehende Untersuchung des Art. 445 (ebd. S. 85 f.; vgl. auch schon XIII Nr. 29) überhaupt einen Sinn. Einen Widerspruch hiermit bedeutete es aber, wenn das Reichsgericht die in Rede stehende Haftung gleichzeitig im Wege der Gesetzesanalogie gewinnen zu können glaubte (vgl. die Zitate bei Pappenheim, Gruchots Beitr. XLIII 348 Anm. 20). Denn entweder ist der Schleppzug ein Schiff und die Schleppermannschaft deshalb nach Art. 445 auch Besatzung des Anhangs, — dann haftet dieser für ihr Verschulden unmittelbar kraft Art. 736, 451, und für die analoge Anwendung dieser Vorschriften bleibt kein Raum. Oder die Haftung des Geschleppten für die Schleppermannschaft gründet sich auf die analoge Anwendung der Art. 736, 451 — dann ist damit gesagt, dafs die Schleppermannschaft nicht im Sinne des Art. 445 zu seiner Besatzung gehört. Die erstere Ansicht (gegen sie Pappenheim a. a. O. S. 348 ff.) hat das Reichsgericht

Digitized by Google

II. Nicht auf alle Schiffe finden die Vorschriften des H.G.B. Buch IV Anwendung. Daraus, dafs diese Vorschriften in einem Handelsgesetzbuche ihren Platz gefunden haben, ergibt sich schon, dafs sie auch Schiffe nur insoweit angehen, als diese mit dem Handel zu tun haben. Aus der Überschrift, die das vierte Buch des H.G.B. trägt, ergibt sich ferner, dafs nur zu dem Seehandel in Beziehung stehende Schiffe in Frage kommen. Insoweit hat auch niemals ein Zweifel bestanden[1]. Dagegen nicht so ein-

neuerdings zugunsten der letzteren aufgegeben (C.S. XLVI Nr. 11, L. Nr. 9). Wenn es gleichwohl auch jetzt noch (XLVI S. 46, L. S. 35) den § 481 (= Art. 445) heranzieht, so ist darin ein dem früheren analoger Widerspruch zu erblicken. Jedenfalls weicht aber seine jetzige Auffassung von der früheren grundsätzlich ab, und kann ihm nicht zugegeben werden, dafs die letztere — z. B. vom O.L.G. Hamburg XVII (1896) Nr. 68, von der Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. S. 41 f. und von Mittelstein, Z. f. H.R. XLIV 435 f. — mifsverstanden worden wäre. Vgl. auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I S. 61, a. M. Boyens, Z. f. H.R. L 59, 73, 81. Aus der neueren Praxis des O.L.G. Hamburg s. Hans. G.Z. XX (1899) Nr. 83 S. 222, XXI (1900) Nr. 1 (dazu Pappenheim, Deutsche Juristen-Zeitung V 195[1] Anm. 1), XXII (1901) Nr. 46 S. 104[2], XXIII (1902) Nr. 39 S. 98[1], XXV (1904) Nr. 95 S. 200[2].

[1] Prot. VIII 3712. Die Ansicht, dafs das H.G.B. sich zwar nur auf Seeschiffe, nicht aber auch nur auf Seehandelsschiffe beziehe, vertritt Burchard, Bergung und Hülfeleistung in Seenot, S. 6 f., 17 ff., dessen Ausführungen aber nicht widerspruchsfrei sind (vgl. Pappenheim, Z. f. H.R. XLVII 156 f.) und durch Gesetzesauslegung zu erreichen suchen, was nur mittels Analogie (s. auch Boyens II 51) zu erreichen ist. — Die fremden Rechte stimmen der Mehrzahl nach mit dem deutschen überein. Die Schiffe, von denen ihre Handelsgesetzbücher in den dem Seehandel gewidmeten Teilen sprechen, sind zunächst nur die an diesem beteiligten Schiffe. Noch deutlicher ist dies, soweit es sich um den Gegensatz zur Binnenschiffahrt handelt, für Frankreich und Belgien, deren Gesetze dem ersten Titel des II. Buches die Überschrift „Des navires et autres bâtiments de mer" geben (s. auch Frankreich 190, 197, Belgien 1, 237). Auch auf Seeschiffe, die nicht Seehandelsschiffe sind, werden die Vorschriften des Seerechts höchstens im Wege der Analogie angewendet werden können (a. M. Autran, Rev. XV 692 ff., für Art. 191 Nr. 8 franz. Kassationshof Rev. XVI 475 und für Art. 216 des Code das Triester Urteil Rev. XVI 95 ff. — vgl. Avantprojet Art. 18 Rev. XV 261, dazu de Valroger ebd. 273 —, s. dagegen Desjardins I nr. 36, Lyon-Caen et Renault V nr. 201). Indessen fehlt es doch nicht an wichtigen Ausnahmen von der Scheidung der See- und Binnenschiffe. So betrachtet Holland 748 Schiffe, welche die Flüsse und Binnengewässer befahren und vom Ausland kommen oder nach dem Ausland bestimmt sind, als Seeschiffe (vgl. aber dazu G. v. 2. V. 1897 Z. f. H.R. XLVIII 201 ff.) und läfst auch auf andere Binnenschiffe die Vorschriften des Seerechts zu erheblichem Teile, obwohl mit zahlreichen Modifikationen, Anwendung finden (749 bis 763); vgl. dazu Molengraaff, Leidraad blz. 236. Das englische und amerikanische Recht machen im Prinzip keinen Unterschied zwischen See- und Binnenschiffen, s. Abbott S. 3, Hughes S. 8 ff. (daher merkwürdig

Digitized by Google

fach ist die Frage zu beantworten, welcher Art die Beziehung eines Schiffes zum Seehandel sein mufs, um es unter die bezeichneten Vorschriften treten zu lassen. Zur Beantwortung dieser Frage bedarf es eines Zurückgehens auf das Recht des A.D.H.G.B. Im Sinne seines fünften Buches sind Schiffe nicht nur die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten, sondern auch die nur gelegentlich zu ihm verwendeten Schiffe, gleichviel ob sie regelmäfsig zwar zur Seefahrt, aber nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet werden (Lustjachten), oder ob sie regelmäfsig überhaupt nicht zur Seefahrt dienen (Binnenschiffe). Mafsgebend ist die Verwendung des Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt. Der engere Begriff, der durch die Bestimmung des Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt gegeben ist, kam nur für die Registerführung nach Art. 432 (vgl. 438) in Betracht[1] und ist daher auch im FlaggenG. v. 25. X. 1867 (§ 1, s. auch FlaggenG. vom 22. VI. 1899 § 1) zu Grunde gelegt worden. Dafs dieser engere Begriff insbesondere auch für die Art. 439 ff. nicht in Frage kommt, ergibt sich übereinstimmend aus Wortlaut und Entstehungsgeschichte des Gesetzes[2]. Für eine Reihe weiterer Materien findet es seine

---

Lewis, Handbuch, S. 18 Text zu Anm. 2). Unter den Schiffen (buques) des argentinischen H.G.B., dessen drittes Buch „Von den Rechten und Pflichten, die sich aus der Schiffahrt ergeben" betitelt ist, werden nicht nur Seeschiffe zu verstehen sein. Das gleiche gilt für den italienischen Cod. di comm. v. 1882, dessen zweites Buch nicht mehr nur „Del commercio marittimo" (wie im Cod. v. 1865), sondern „Del commercio marittimo e della navigazione" überschrieben ist (vgl. dazu Vidari nr. 5; Majorana, Principi di dir. naut. I nr. 2; Pipia I nr. 4). Und die Vorschriften des norwegischen „Gesetzes über die Seefahrt" von 1860, von dem das Seegesetz von 1893 kaum abweichen will, sind stets auch auf die Binnenschiffahrt angewendet worden; s. Platou S. 1 f., dessen Meinung über den Vorzug dieser Regelung gegenüber der Sonderung von See- und Binnenschiffahrt gerade durch die mit dem deutschen Rechte gemachten Erfahrungen ihre Bestätigung erfährt (s. auch Hammarskjöld, Tidskr. f. Retsvidensk. XVI 255 f.). Brüsseler Kongrefs v. 1888 (Z. f. H.R. XXXVI 152 f. Art. 1).

[1] Daher enthielt § 39 der Brem. E.V. z. A.D.H.G.B. v. 6. VI. 1864 kaum etwas, was sich nicht ohnehin verstanden hätte.

[2] Aus der letzteren ist folgendes hervorzuheben. Die anfängliche Absicht, eine Legaldefinition der „Seeschiffe im Sinne dieses Gesetzbuchs" zu geben (preufs. Entw. I 423, Berl. Prot. 114, Entw. II 385, Mot. S. 214, Prot. IV 1483 ff., Entw. I. Lsg. 395), ist schliefslich fallen gelassen worden (Prot. VIII 3694 ff.). Die Bestimmung des Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt wurde bei dieser Gelegenheit nur zur Voraussetzung für die Registrierung gemacht. Dann wurde für Art. 401 des Entw. I. Lsg. (entsprechend Art. 439 A.D.H.G.B. und H.G.B. § 474) die Beschränkung auf die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe ebenfalls beschlossen (Prot. VIII 3703), obwohl sie im Hinblick auf die

Digitized by Google

Bestätigung darin, dafs nach Art. 271 Nr. 4 die Übernahme der Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See und das Darleihen gegen Verbodmung objektive Handelsgeschäfte sind. Es stünde hiermit im Widerspruche, wenn gleichwohl auf diese Geschäfte die einschlägigen Vorschriften des fünften Buches dann keine Anwendung finden sollten, wenn das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt zwar verwendet, aber nicht bestimmt wäre. Endlich sprechen für die hier vertretene Ansicht auch die Vorschriften der Art. 450 und 456. Es liegt kein Grund vor, in ihnen das Wort Schiff anders zu verstehen als in den ihnen vorangegangenen und den ihnen folgenden Bestimmungen des Gesetzes. Andererseits würde aber die Einschränkung des Reederbegriffs auf den Eigentümer des zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten und verwendeten Schiffes Unzuträglichkeiten im Gefolge haben.

Trotz alledem ist in der Judikatur und Literatur des A.D.H.G.B. die Meinung zur Herrschaft gelangt, dafs auch abgesehen von den Art. 432—438 nur die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe als Schiffe im Sinne des fünften Buchs anzusehen seien, dafs also für den Begriff des Schiffs in seinem Sinne die Bestimmung, nicht die Verwendung des Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt mafsgebend sei[1]. Im geltenden H.G.B. hat dieser Irrtum gesetzliche Anerkennung gefunden[2] und so zu einer nicht

Stellung des Artikels als selbstverständlich bezeichnet worden war. Derselbe Beschluß wurde für Art. 404 (entsprechend A.D.H.G.B. 443, H.G.B. 478) gefafst: Prot. VIII 3705. Nachdem aber zu Art. 405 (entsprechend A.D.H.G.B. 446, H.G.B. 482) ein gleiches beantragt war, wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, ihm auch die nur vorübergehend zum Erwerbe durch die Seefahrt benutzten, wenngleich zunächst für andere Zwecke bestimmten Schiffe zu unterstellen (Prot. VIII 3712). Darum wurde die beschlossene Einschaltung in Art. 401 und 404 wieder gestrichen und der zu Art. 405 gestellte Antrag als erledigt betrachtet.

[1] So R.G.C.S. XIII S. 70 (für Art. 450), XXXVIII S. 86, XLVII S. 193; Lewis, Handbuch, S. 18; Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 96 (anders I 128 und 151); Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 7, Z. f. intern. Privat- u. Strafr. II 273; Voigt, Seeversicherungs-Recht, S. 433; Brabant, Die freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe nach deutschem Seerecht (Göttinger Dissert. 1894), S. 3 f.; Boyens I 86, vgl. II 51. S. auch über die Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. v. 1894 unten S. 10 Anm. 5.

[2] Die Denkschr. z. H.G.B. S. 277 führt aus, es ergebe sich aus dem Zusammenhange des Art. 439 (jetzt § 474) mit den vorgehenden Artikeln, insbesondere mit dem Art. 432, dafs Art. 439 sich nur auf Kauffahrteischiffe, nicht auf sonstige Seeschiffe beziehe. Dafs diese Ansicht unrichtig ist, folgt aus dem oben, S. 8 Anm. 2, Mitgeteilten. Sie wird von der Denkschr. S. 289 (s. auch S. 277) ferner darauf gegründet, dafs das H.G.B. nicht das gesamte, die Seeschiffahrt betreffende Privatrecht, sondern nur das Seehandelsrecht regele.

Digitized by Google

beabsichtigten Rechtsänderung geführt. Die Vorschrift des § 474 will in vermeintlicher Übereinstimmung mit, tatsächlich aber in Abweichung von der des ehemaligen Art. 439 nur für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe gelten. Sie will aber zugleich vermöge ihrer Stellung im Eingange des vierten Buches allgemein für dieses den Begriff des Schiffs feststellen[1]. Das geht, wie aus ihrer Entstehungsgeschichte, so auch daraus hervor, dafs bereits der unmittelbar folgende § 475 nur noch von Schiffen schlechthin spricht, obwohl er, wie aus E.G. z. H.G.B. Art. 6 erhellt, nur ein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes Schiff im Auge hat.

Wenn nach dem Gesagten unter den Schiffen im Sinne des H.G.B. Buch IV nur die zum Erwerbe durch die Seefahrt[2] bestimmten Schiffe[3] zu verstehen sind, so hat auch der Begriff des Reeders im geltenden Rechte gegenüber dem A.D.H.G.B.[4] eine Einschränkung erfahren. Zwar ist nach wie vor Reeder der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes (§ 484). Aber es ist kein Grund vorhanden, den allgemeinen Begriff des Schiffes im Sinne des Buches IV eben nur für den § 484 auszuschalten und die Verwendung zum Erwerbe durch die Seefahrt nicht neben die Bestimmung dazu, sondern an ihre Stelle treten zu lassen[5]. Es würde dies auch undurchführbar sein, weil

Indessen, wenn dies auch richtig ist, gestattet es doch nicht den Schlufs, dafs unter das Seehandelsrecht ein zum Erwerbe durch die Seefahrt zwar verwendetes, aber nicht bestimmtes Schiff nicht falle.

[1] S. auch Boyens II 51.

[2] Über diesen Begriff s. Wagner I 151, dazu besonders R.G.C.S. XXXII Nr. 28.

[3] Sie werden in anderen Gesetzen Kauffahrteischiffe genannt; vgl. z. B. R.V. Art. 54, FlaggenG. §§ 1, 2, 4 usw., Seem.O. § 1 Abs. 1, Heimsch.G. §§ 1, 10, Stell.Verm.G. § 10 (der Kais. Erl. v. 1. VII. 1896 — R.G.Bl. S. 181 — bedient sich des Ausdrucks „Seehandelsschiff"). Da die Bezeichnung Kauffahrteischiffe auch in einem weiteren Sinne gebraucht wird (s. Wagner I 151), kann es nicht überraschen, dafs über seine Bedeutung in manchen Fällen Streit herrscht (vgl. für das SeeUnf.G. v. 27. VII. 1877 § 1 Perels Sammlung, S. 211 Anm. 2).

[4] Über dieses s. Wagner I 147 ff.

[5] A. M. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 40, der deshalb zwischen H.G.B. 474 und B.Sch.G. 1 in dieser Hinsicht einen zu weiteren Folgerungen führenden Unterschied bestehen läfst. Indessen ergibt sich auch aus der Begr. zum Entw. e. B.Sch.G. v. 1894 S. 34 ff., dafs nur hinsichtlich des Zweckes der Bestimmung und Verwendung, nicht auch hinsichtlich der Bestimmung des Schiffes selbst eine Verschiedenheit von Seerecht und Binnenschiffahrtsrecht beabsichtigt wurde. Augenscheinlich geht auch die Begr. von der irrigen Meinung aus, dafs unter

Digitized by Google

die Vorschriften des Gesetzes über den Reeder in seinen übrigen Bestimmungen ihre notwendige Ergänzung finden und sich eine heillose Verwirrung als Folge einer verschiedenen Begriffsbestimmung des Schiffes für den § 484 einerseits und die sonstigen Vorschriften des Gesetzes andererseits ergeben würde.

III. Das H.G.B. kennt ebensowenig, wie das A.D.H.G.B., einen besonderen Begriff des Seeschiffs. Die seerechtlichen Vorschriften des A.D.H.G.B. wollten — mit Ausnahme derjenigen der Art. 432—438 — auch auf die gelegentlich zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendeten Binnenschiffe Anwendung finden[1]. Die seerechtlichen Vorschriften des H.G.B. aber gelten nur für die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, schliefsen also alle übrigen, gleichviel ob See- oder Binnenschiffe, von ihrer unmittelbaren Anwendung aus. Der in anderen Reichsgesetzen[2] schon früher

---

das 5. Buch des A.D.H.G.B. nur zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Schiffe fielen. So wurde denn auch die Bestimmung zur Binnenschiffahrt in den § 1 des B.Sch.G. wohl nur um seiner Stellung am Eingange des Gesetzes willen aufgenommen, so wie vermeintlich im A.D.H.G.B. der Art. 432 die Begriffsbestimmung für das ganze 5. Buch enthielt. Das Erfordernis der Bestimmung zur Binnenschiffahrt ist demnach in den § 1 B.Sch.G. nicht überflüssigerweise (so Förtsch[2] S. 19 — hiergegen auch Mittelstein a. a. O.), wohl aber auf Grund einer irrigen Voraussetzung aufgenommen. Da aber nunmehr derselbe Irrtum auch bei der Schaffung des neuen H.G.B. untergelaufen ist, stimmt dieses mit dem B.Sch.G. im Prinzip wieder überein. Wie Mittelstein auch Schaps Anm. 3 zu § 484.

[1] Unrichtig war daher die Ansicht des R.G.C.S. V S. 91, dafs unter einem Schiffe überall im 5. Buche „vom Seehandel" nur ein Seeschiff verstanden wäre. Boyens I 87 (s. dagegen I 82) meint, dafs dies als Regel gewifs richtig sei; es ist aber eben nicht als Regel ausgesprochen („nur").

[2] So C.P.O. v. 30. I. 1877 § 785 (jetzt 904) Nr. 3, Krank.Vers.G. § 1 Abs. 3 (R.G.Bl. 1892 S. 418), Kais. V. v. 9. V. 1897 1 Abs. 1 (R.G.Bl. S. 203). Welche Bedeutung dem Worte „Seeschiff" in C.P.O. 904 (dazu auch 933) zukommt, ist nicht einfach zu sagen. Die Vorschrift stimmt mit der des früheren § 785 genau überein. Zu dem ihm entsprechenden § 731 Nr. 3 des Entw. v. 1874 bemerkt die Begründung lediglich, dafs die Befreiung der Besatzung eines segelfertigen Seeschiffes aus Art. 446 des A.D.H.G.B. übernommen sei. Als hierbei das Wort „Schiff" durch „Seeschiff" ersetzt wurde, blieb aufser acht, dafs zu den Schiffen im Sinne des Art. 446 einerseits nicht alle Seeschiffe, sondern nur die zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendeten, andererseits nicht nur Seeschiffe, sondern auch die zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendeten Binnenschiffe gehören (a. M. Mittelstein, Z. f. internat. Privat- u. Strafr. II 273, s. aber dagegen oben S. 8 Anm. 2). Gleichwohl dürfte mit der herrschenden Meinung (s. die Kommentare zu C.P.O. 785, Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 276), die freilich nicht auf eine Prüfung der auftauchenden Zweifel gegründet ist, anzunehmen sein, dafs als Seeschiffe im Sinne des § 785 die Schiffe im Sinne

Digitized by Google

verwendete Ausdruck Seeschiff begegnet jetzt auch in der materiell nicht handelsrechtlichen Vorschrift[1] des Art 6 E.G. z. H.G.B. Nach ihr finden die Vorschriften der §§ 474 und 475 H.G.B. auch im Falle der Veräufserung eines Seeschiffes, das nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, sowie eines Anteils an einem solchen Schiffe Anwendung. Unter einem Seeschiff kann hier nur ein zur Seefahrt bestimmtes Schiff verstanden werden, da die Vorschrift des Art. 6 einer aus der Verschiedenheit des Zweckes der Seefahrt sich ergebenden Verschiedenheit des Rechts vorbeugen will[2]. Mithin sind die durch die neue Fassung des § 474 von der Anwendung der Vorschriften des vierten Buchs des H.G.B. ausgeschlossenen Schiffe, die zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet werden, ohne zur Seefahrt bestimmt zu sein (Binnenschiffe, die gelegentlich zur Seefahrt dienen), auch durch Art. 6 nicht den Vorschriften der § 474 und 475 unterstellt worden.

Eine weitere Ausdehnung seehandelsrechtlicher Vorschriften auf andere als Kauffahrteischiffe ist durch Art. 7 des E.G. z. H.G.B. erfolgt. Sie bezieht sich auf die Vorschriften des § 485 und des § 486 Abs. 1 No. 3 H.G.B. über die Haftung des Reeders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung und die Vorschriften der § 734—739 H.G.B. über die Haftung im Falle des Zusammenstofses von Schiffen. Diese Vorschriften finden nach Art. 7 auch

---

des Art. 446 gelten müssen. Aufser der Tatsache, dafs eine Rechtsänderung durch die C.P.O. nicht beabsichtigt war, spricht hierfür namentlich, dafs die Gründe, auf denen die Arrestfreiheit beruht, bei den nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendeten Seeschiffen nicht zutreffen, dagegen bei den gelegentlich zu ihm verwendeten Binnenschiffen allerdings gegeben sind. Nun ist zwar § 785 in unveränderter Fassung als § 904 in die geltende C.P.O. übergegangen; dagegen hat, wie gezeigt, der Begriff des Schiffes im Sinne des Art. 446 A.D.H.G.B. bei der Herübernahme dieser Vorschrift in H.G.B. 482 eine Änderung erfahren. Es entsteht nun die weitere Frage, ob an dieser Änderung (Einschränkung auf die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe) auch C.P.O. 904 teilgenommen hat. Ich glaube diese Frage bejahend beantworten zu müssen, und zwar, weil die durch H.G.B. 482 erfolgte Rechtsänderung bei der Schaffung des Gesetzes nicht für eine solche gehalten worden ist, der Gedanke der Übereinstimmung von H.G.B. und C.P.O. hinsichtlich ihres Anwendungsgebietes auch bei der Neuredigierung beider Gesetze fortgewirkt hat. Will man dies nicht annehmen und somit auch in C.P.O. 904 den Schiffsbegriff des Art. 446 A.D.H.G.B. weiter zu Grunde legen, so wird eben nur die Notwendigkeit analoger Anwendung des § 904 auf diejenigen Schiffe wegfallen, auf die infolge der erwähnten Rechtsänderung H.G.B. 482 entsprechend angewendet werden mufs.

[1] Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 282.

[2] Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 290.

Digitized by Google

Anwendung, wenn die Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. Obwohl das Gesetz hier nicht die Schiffe, auf welche seine Vorschrift sich bezieht, als Seeschiffe bezeichnet, können doch nur solche gemeint sein. Einerseits kann das Wort Schiff im Art. 6 nicht, wie im H.G.B., nur ein zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes Schiff bezeichnen, da sonst die Bedeutung der Vorschrift minimal wäre. Andererseits kann nicht unter einem Schiffe im Sinne des Art. 6 auch ein Binnenschiff verstanden werden, da dann unbegreiflich bliebe, warum zwar ein nicht des Erwerbes wegen, nicht aber auch ein des Erwerbes wegen zur Seefahrt verwendetes Binnenschiff der Vorschrift des Art. 6 unterstellt worden wäre. Wahrscheinlicher ist[1], dafs man es — freilich mit Unrecht — für überflüssig gehalten hat, neben der Verwendung des Schiffes zur Seefahrt auch noch seine Eigenschaft als Seeschiff hervorzuheben. Zur Seefahrt verwendete Binnenschiffe, gleichviel ob ihre Verwendung zur Seefahrt des Erwerbes wegen erfolgt oder nicht, fallen daher auch nicht unter die Vorschrift des Art. 7[2].

---

[1] Hierfür spricht namentlich auch, dafs in der Begr. z. Entw. e. H.G.B. S. 289 f., 277 zwischen der Bestimmung und der Verwendung eines Schiffs zum Erwerbe durch die Seefahrt überhaupt nicht unterschieden wird (vgl. namentlich das „Ebenso" S. 289 Z. 1 v. u.).

[2] Dafs diese Vorschrift übrigens ihrer Tragweite nach zweifelhaft und inhaltlich bedenklich ist, habe ich anderweitig gezeigt (Z. f. H.R. XLVI 283 ff., Gruchots Beitr. XLIII 374 f. Anm. 73, Krit. Vierteljahresschr. XLIV 182 Anm. 2 a. E.). Meine Ausführungen an den beiden erstgenannten Stellen bezweckten zu zeigen, dafs in Ansehung der staatlichen Zwecken dienenden Schiffe, vornehmlich der Kriegsschiffe, die Beschränkung der Haftung auf das Schiff ohne Gewährung eines gesetzlichen Pfandrechts den Gläubiger ohne Grund benachteilige, während andererseits die Gewährung eines gesetzlichen Pfandrechts nicht angängig sei. Dem gegenüber nimmt Boyens I S. X Anm. 3 (vgl. schon Sievers, Deutsche Juristenzeitung II 291; später Brodmann S. 4 Anm. 1 zu Art. 7; zweifelnd Loewe-Makower Anm. 1 C zu Art. 7 E.G. S. 291) an, der Anspruch aus E.G. Art. 7 genieße das Pfandrecht des § 755 H.G.B., wie er denn auch (II 53, vgl. Z. L S. 64 Anm. 10 a. E.) den ein solches voraussetzenden § 774 analog angewendet wissen will. Hinsichtlich der Zwangsvollstreckung verweist er auf § 15 Nr. 3 des E.G. z. C.P.O.; er übersieht aber dabei, dafs hier das Landesrecht nur aufrecht erhalten ist, „insoweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden", während gerade er die dingliche Natur des Schiffsgläubigerrechts sogar in übertriebener Weise betont (I S. 188 f., dazu unten § 25 Nr. II). Er irrt übrigens auch darin, dafs ich die Haftung der Kriegsschiffe gemäfs Art. 7 zu verneinen schiene. Das Gegenteil erhellt aus dem Z. XLVI 284 Gesagten, wo nur die Wertlosigkeit einer auf sie beschränkten Haftung für den Gläubiger betont ist (s. auch Kleinfeller, Lehrb. d. Deutschen Zivilprozefsrechts, S. 664 Anm. 5).

Digitized by Google

IV. Über die Grenzen der Art. 6 und 7 des E.G. z. H.G.B. hinaus ist die Anwendung der für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften auf Seeschiffe anderer Art nicht schlechthin, sondern bedingungsweise vorgeschrieben. Seegehende Lustjachten, Schulschiffe (d. h. ausschliefslich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge) und solche Seefahrzeuge, die für Rechnung von auswärtigen Staaten oder Angehörigen solcher im Inland erbaut sind, unterstehen den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften, wenn sie von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch machen[1]. Auf alle übrigen Seefahrzeuge kann durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Geltung der Vorschriften des FlaggenG. mit der Wirkung erstreckt werden, dafs sie im Falle der Ausübung des Flaggenrechts den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften unterstehen[2]. Es wird behauptet, dafs im Sinne des § 26 FlaggenG. unter den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften nur solche von öffentlichrechtlicher Art zu verstehen seien[3]. Diese Ansicht ist mit dem Wortlaut und mit der Entstehungsgeschichte des § 26 nicht vereinbar[4]. Zu ihren Gunsten

---

Boyens meint, aus der Unzulässigkeit oder Versagung der Versteigerung des Schiffes im Interesse des öffentlichen Dienstes entstehe ein entsprechender persönlicher Schadensanspruch, d. h. „der Fiskus mufs bis zur Höhe des festzustellenden Wertes zahlen, wenn er das Schiff seiner öffentlichen Bestimmung erhalten und somit nicht preisgeben will". Hier dürfte der Wunsch (den ich übrigens Z. XLVI 285 bereits geäufsert hatte) der Vater des Gedankens sein. Denn wenn die Zwangsvollstreckung in das Schiff um seiner öffentlichen Zweckbestimmung willen von vornherein ausgeschlossen ist, kann doch dem Fiskus aus der Berufung hierauf nicht eine Schadloshaltungspflicht erwachsen.

[1] FlaggenG. § 26 Abs. 1 (früher R.G. v. 15. IV. 1885). Da für die im § 26 genannten Schiffe auch § 16 des FlaggenG. gilt, ist die Eintragung in das Schiffsregister nicht allgemein Vorbedingung für ihre Unterstellung unter die für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften (das übersieht Boyens I 101 Z. 3 f. v. u.).

[2] FlaggenG. § 26 Abs. 2 (nach R.G. v. 29. V. 1901). Vgl. dazu unten S. 17. — Auf Grund des § 26 Abs. 2 ist wiederum durch die Kaiserl. V. v. 5. VII. 1903 der Reichskanzler ermächtigt worden, zu verfügen, dafs die für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften auf Gouvernementsfahrzeuge der deutschen Schutzgebiete Anwendung finden.

[3] So Loewe-Makower II 314 Anm. 1 zu § 26, ferner Brodmann S. 421 Anm. 2 zu § 26 und anscheinend Mittelstein in Z. f. internat. Privat- u. Strafr. II 273.

[4] Boyens I 101. In der Anlage zu dem Entw. z. R.G. v. 15. IV. 1885 Sten. Ber. üb. d. Verhdl. d. Reichstags 6. Legisl.-Per. 1. Sess. Bd. 6 Nr. 358 S. 1157) figuriert an der Spitze der Vorschriften, welche auf die für ausländische Rechnung im Inlande erbauten Seefahrzeuge und auf die in See gehenden Lustjachten event. Anwendung finden sollen, das A.D.H.G.B. 5. Buch.

Digitized by Google

läfst sich nicht anführen, dafs durch Art. 6 und 7 des E.G. z. H.G.B. nur bestimmte Vorschriften des H.G.B. für anwendbar auf Nichtkauffahrteischiffe erklärt werden. Denn die hier erfolgte Ausdehnung handelsrechtlicher Vorschriften reicht auch bei wortgetreuer Auslegung des § 26 über dessen Tragweite hinaus. Für die in seinem zweiten Absatze genannten Fahrzeuge ist sie reichsgesetzlich vorgeschrieben, nicht nur ermöglicht, und für die in seinen beiden Absätzen genannten ist sie von der Ausübung des Flaggenrechts unabhängig. Gegen die hier bekämpfte Ansicht aber spricht jetzt auch SeemO. § 1 Abs. 1. Wenn jene Ansicht richtig wäre, würde zwar die SeemO. für die in § 26 des FlaggenG. genannten Fahrzeuge Geltung haben[1], nicht aber auch das H.G.B. in seinen zur Ergänzung der SeemO. wesentlichen Vorschriften über den Heuervertrag. Das wird im Zweifel nicht als beabsichtigt gelten können.

Ist nach alledem anzunehmen, dafs unter den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften im Sinne des § 26 auch die privatrechtlichen einbegriffen sind[2], so ist die Tragweite dieser

[1] A. M. Brodmann S. 497 Anm. 3 (wo aber § 26a des FlaggenG. offenbar nur versehentlich genannt ist). S. dagegen zumal die Begr. z. Entw. d. R.G. v. 29. V. 1901 (Sten. Ber. üb. d. Verhdll. d. Reichst. 10. Legisl.-Per. 2. Sess. Anlagenbd. 3 S. 2227), ferner ebendort Anlagenbd. 5 S. 2546, dazu Sten. Ber. Bd. 4 S. 2761 A, 2761 B. Der Bundesrat hat (vgl. die Vorschriften R.G.Bl. 1903 S. 252) die ihm durch Seem.O. 134 gewährte Befugnis in Ansehung von Lustjachten ausgeübt, für die er mithin ebenfalls die SeemO. gelten läfst.

[2] Eine Bestätigung findet dies durch den Gegensatz zwischen § 26 und § 26a. Nach letzterem (Fassung des R.G. v. 29. V. 1901 — R.G.Bl. S. 184) kann durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats bestimmt werden, dafs die Vorschriften dieses Gesetzes (d. h. des FlaggenG.) auch auf Binnenschiffe Anwendung finden, die ausschliefslich auf ausländischen Gewässern verkehren. Die Vorschrift bezweckt, den auf der unteren Donau und den auf chinesischen Flüssen verkehrenden, deutschen Binnenschiffen das Flaggenrecht zu gewährleisten (vgl. Begr. z. Entw. d. FlaggenG. S. 18 f.). Auf ihrer Grundlage ist die Kaiserl. V. v. 1. III. 1900 (R.G.Bl. S. 41 — dazu die Bekanntmachungen vom 11. IV. 1900, Centralbl. f. d. Deutsche Reich S. 270) ergangen. Unter den „Vorschriften dieses Gesetzes“ im Sinne des § 26a sind nun, wie im § 26, in dem die Bestimmung des § 26a ursprünglich enthalten war, nur die Vorschriften des Flaggengesetzes selbst, nicht auch die im § 26 Abs. 1 Satz 2 genannten „für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften“ zu verstehen. Eine andere Frage ist, ob ein auf Grund des § 26a in das Schiffsregister des deutschen Konsuls eingetragenes Schiff als ein registriertes Schiff im Sinne des B.G.B., der C.P.O. usw. anzusehen ist und somit auch den besonderen Privatrechtsvorschriften für registrierte Schiffe (s. unten § 2 Nr. IV) untersteht. Auch dies dürfte zu verneinen sein.

Digitized by Google

Bestimmung ebenso grofs, wie ihre Angemessenheit zweifelhaft. Es ist durch sie eine Erweiterung des Geltungsbereichs für das besondere Privatrecht der Kauffahrteischiffe in solchem Umfange von dem Ermessen der Eigentümer anderer Schiffe teils schlechthin, teils unter der Voraussetzung einer bezüglichen Verwaltungsmafsregel abhängig gemacht, dafs dadurch eine Umwandlung des Privatrechts des Seehandels in ein solches des Seeverkehrs überhaupt ermöglicht worden ist. Dem gegenüber erhebt sich nun alsbald das Bedenken, dafs die für Kauffahrteischiffe geltenden besonderen Privatrechtssätze ihre Eigenart eben den Bedürfnissen des Seehandels verdanken, dafs sie daher zum grofsen Teile für andere als die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten oder dienenden Schiffe nicht passen können. Wenn das Gesetz ihre Anwendung auf solche Schiffe nicht der Rechtsprechung überlassen, sondern selbst regeln will, wird das füglich nicht ohne genaueste Prüfung hinsichtlich der Möglichkeit und der Art der Übertragung geschehen können. Solche Prüfung ist aber im vorliegenden Falle nicht angestellt worden, wie denn die in der hier fraglichen Beziehung mit einer Begründung nicht versehenen Vorschriften der Gesetzentwürfe vom Reichstage ohne Diskussion angenommen worden sind[1]. Das Ergebnis kann unter diesen Umständen nicht überraschen. Befremden mufs zunächst, dafs auf Nichtkauffahrteischiffe mit der Ausübung des ihnen gewährten Flaggenrechts auch die der Zahl nach überwiegenden Privatrechtssätze Anwendung finden sollen, deren Geltung für Kauffahrteischiffe durch Besitz und Ausübung des Flaggenrechts nicht bedingt ist. Sodann aber braucht man nur die im vierten Buche des H.G.B. enthaltenen Vorschriften der Reihe nach durchzugehen, um sich zu überzeugen, dafs die meisten unter ihnen überhaupt nicht, die übrigen fast durchweg nur mit erheblichen Änderungen und Umdeutungen auf andere als Kauffahrteischiffe angewendet werden können, während das Gesetz in Bausch und Bogen nicht etwa ihre entsprechende Anwendung, sondern schlechthin ihre Geltung für alle Seefahrzeuge in Aussicht nimmt[2]. Bei dieser

[1] S. Verhdll. 6. Legisl.-Per. 1. Sess. Bd. 3 S. 2016, 2045, 10. Legisl.-Per. 2. Sess. Bd. 3 S. 2700, 2706.

[2] Den sich hieraus ergebenden Nachteilen sucht Boyens I 102 Anm. 11a dadurch zu begegnen, dafs er unter den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften des § 26 nur solche versteht, „deren Inhalt oder Grund nicht entgegensteht“. Soweit der Inhalt einer Vorschrift ihre Anwendung auf Nichtkauffahrteischiffe unmöglich macht, wird diese freilich trotz der allgemeinen Fassung des § 26 nicht erfolgen können. Soweit aber nur der Grund, der für

Digitized by Google

Sachlage ist es als ein Glück zu betrachten, daſs für die Mehrzahl der Fälle der Eintritt dieser Geltung an den vorgängigen Erlaſs einer mit Zustimmung des Bundesrats ergehenden Kaiserlichen Verordnung geknüpft ist[1]. Es ist zu hoffen, daſs in dieser Instanz die Bedenken ihre Würdigung finden werden, welche sich aus der gesetzlichen Verkuppelung von Flaggenrecht und Privatrecht der Kauffahrteischiffe für die Übertragung des letzteren auf andere Seefahrzeuge ergeben muſsten. Freilich ist durch diese Verkuppelung bereits eine gewisse Zwangslage geschaffen worden. Die Ermächtigung des § 26 Abs. 2 kann, was mit ihrem Wortlaute vereinbar wäre, nicht so verstanden werden, als ob sie sich auch auf die Auswahl der zur Übertragung geeigneten Vorschriften bezöge. Die Fassung des § 26 Abs. 2 ist nicht korrekt; sie ignoriert — gewiſs nicht absichtlich — die durch Abs. 1 Satz 2 der Geltung der Vorschriften für Kauffahrteischiffe auch für andere Fahrzeuge gesetzte Bedingung. Abs. 2 will, wie auch die Vorarbeiten erkennen lassen, für eine Ausdehnung der Vorschriften des Abs. 1 nur den umständlicheren Weg der Gesetzgebung unnötig machen. Im Verordnungswege kann daher nur die Geltung der Vorschriften des Abs. 1 auf andere Nichtkauffahrteischiffe erstreckt, nicht aber auch etwa bei dieser Gelegenheit eine Auswahl der auf sie anwendbaren Vorschriften des Seehandelsrechts getroffen werden.

V. Soweit sie nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, kann die Anwendung der für Kauffahrteischiffe geltenden Bestimmungen auf andere Schiffe unter Umständen im Wege der Analogie erfolgen. Das brauchte als selbstverständlich nicht hervorgehoben zu werden, wenn nicht zur Vorsicht dabei gemahnt werden müſste. Es dürfen nämlich nicht einzelne seerechtliche Vorschriften auf Nichtkauffahrteischiffe entsprechend angewendet werden, ohne daſs ihr Zusammenhang mit den sonstigen Vorschriften des Seehandelsrechts im Auge behalten und geprüft würde, ob ihre Loslösung aus diesem Zusammenhange nicht zu unangemessenen und unbeabsichtigten Ergebnissen führen muſs[2]. Im übrigen ist die Be-

Kauffahrteischiffe zu einer gesetzlichen Vorschrift geführt hat, bei anderen Schiffen nicht zutrifft, kann dadurch die auch nach Boyens' Meinung ausdrücklich erfolgte Ausdehnung auf sie nicht rückgängig gemacht werden. So ist auch mit Bezug auf die Arrestfreiheit, von der Boyens die Lustjachten ausschlieſsen will, zwar die Unangemessenheit, aber nicht die Unanwendbarkeit der einschlägigen Vorschriften gegeben.

[1] Über einen ähnlichen Fall (E.G. z. H.G.B. Art. 1 Abs. 3) s. Pappenheim in Gruchots Beitr. XLII 317 ff.

[2] So will z. B. Boyens I 86 (s. auch II 51) die Vorschriften des H.G.B.

Digitized by Google

deutung der Analogie eben auf unserm Gebiete durch das geltende H.G.B. dem früheren gegenüber noch gesteigert worden. Gegenwärtig gelten die Vorschriften des Seehandelsrechts, wie gezeigt, unmittelbar nur für die zum Erwerbe durch Seefahrt bestimmten Schiffe, während sie bisher im allgemeinen auch für die zu solchem Erwerbe verwendeten, obwohl nicht bestimmten, Schiffe Geltung hatten. Ein sachlicher Grund für diese Rechtsänderung, die freilich als solche nicht erkannt wurde, war nicht gegeben. Wenn ein zur Elbschiffahrt bestimmter Dampfer gelegentlich zur Beförderung von Personen oder Gütern nach Helgoland verwendet wird, so ist nicht abzusehen, warum auf diese Reise nicht diejenigen Vorschriften des Seehandelsrechts Anwendung finden sollten, die eben in der Verwendung eines Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt, nicht in seiner Bestimmung dazu, ihren Grund haben. Die Anwendung der Vorschriften des Binnenschiffahrtsrechts auf einen solchen Fall würde insoweit, als sie von denen des Seerechts noch abweichen, manche bedenklichen Resultate haben. Es würde z. B. die Deckladung in grofser Haverei vergütungsberechtigt sein, während sie dies nicht wäre, wenn das Schiff für dieselbe Reise dauernd Verwendung fände. Es würde ein im Falle der Seenot während der Gefahr über die Höhe des Berge- oder Hilfslohns geschlossener Vertrag nicht wegen erheblichen Übermafses der zugesicherten Vergütung anfechtbar sein, wie dies bei einem zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten, nicht nur gelegentlich verwendeten, Schiffe der Fall wäre. Die analoge Anwendung seerechtlicher Vorschriften auf Nichtkauffahrteischiffe erscheint hier bedenkenfrei und geboten, so wie umgekehrt auf die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe bei gelegentlicher Verwendung zur Binnenschifffahrt Vorschriften des Binnenschiffahrtsrechts entsprechend anzuwenden sein werden[1].

über Bergung und Hilfeleistung, nicht aber auch diejenigen über Schiffsgläubigerrechte auf alle Seeschiffe analog angewendet wissen. Aber was würde es dem Retter eines Nichtkauffahrteischiffes nützen, wenn er zwar einen nach H.G.B. 740 ff. sich bestimmenden Lohnanspruch hätte, für die Lohnschuld aber weder persönliche Haftung des Schuldners (H.G.B. 753 Abs. 1), noch eine durch Schiffsgläubigerrecht gesicherte Sachhaftung (H.G.B. 754 Nr. 4) bestünde?

[1] A. M. Mittelstein, dem gegenüber auf das oben S. 10 Anm. 5 Bemerkte zu verweisen ist. — Die Frage, wann die Verwendung eines zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffes zur Binnenschiffahrt einen solchen Umfang erreicht hat, dafs in ihr der Ausdruck einer Änderung seiner Bestimmung zu erblicken, und das Schiff daher nicht mehr als Kauffahrteischiff zu betrachten ist, läfst sich nur von Fall zu Fall beantworten. Die Zahl der Ver-

Digitized by Google

Auch die Entwicklung der tatsächlichen Verhältnisse der Schiffahrt hat in neuerer Zeit den Fällen der betrachteten Art eine erhöhte Bedeutung verschafft. Durch die Benutzung des Dampfes als Triebkraft ist die Verwendung desselben Schiffes zur See- und zur Binnenschiffahrt in ausgedehntem Maſse ermöglicht worden. Sie findet jetzt auch in erheblichem Umfange in der Art statt, daſs nicht Seereisen und Binnenreisen miteinander wechseln, sondern die einzelne Reise teils Seefahrt, teils Binnenfahrt ist[1]. Ein Schiff, das zum Erwerbe durch derartige Reisen (z. B. zu Frachtfahrten zwischen Köln und London) bestimmt ist, wäre an und für sich sowohl zum Erwerbe durch Seefahrt als auch zum Erwerbe durch Binnenschiffahrt bestimmt. Unmöglich aber wäre es, dementsprechend die Vorschriften sowohl des Seerechts als auch des Binnenschiffahrtsrechts auf ein solches Schiff anzuwenden. Das ist von vornherein bezüglich solcher Vorschriften ausgeschlossen, bei deren Anwendung eine Teilung nach Reiseabschnitten unmöglich ist, wie z. B. derjenigen über die rechtliche Stellung der Schiffsleute. Es ist aber undurchführbar auch betreffs solcher Bestimmungen, für die eine derartige Scheidung an sich nicht unmöglich wäre. Sie würde infolge des engen, inneren Zusammenhangs der seerechtlichen Vorschriften einerseits, der binnenschiffahrtsrechtlichen andererseits — man denke z. B. an die Frage der Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte (H.G.B. 776 vgl. mit B.Sch.G. 109) — zu unerträglichen Ergebnissen führen. Deshalb ist jedenfalls anzunehmen, daſs das Schiff für die ganze Reise nur einem Rechte untersteht. Dies muſs aber das Seerecht sein. Die Seefahrt erscheint, auch wo sie mit einer längeren Binnenfahrt verbunden ist, als der überwiegende Teil der Reise. Die Ansprüche, die sie an das Schiff stellt, sind die höheren; ihnen muſs es gewachsen sein, um die Reise überhaupt ausführen zu können, und es wird daher regelmäſsig als Seeschiff gebaut sein. So hat sich denn auch das besondere Privat-

---

wendungsfälle allein kann hier so wenig den Ausschlag geben, wie das räumliche Verhältnis von See- und Binnenfahrt bei den zu zusammengesetzten Reisen verwendeten Schiffen (s. das im Text Folgende). Vgl. hierzu O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. VIII (1887) S. 19, XII (1891) S. 179, XV (1894) S. 123 ff., XX (1899) S. 233[1], XXIII (1902) Nr. 48, XXIV (1903) Nr. 86, 119; R.G.C.S. XIII S. 69 ff.; Bolze XIII Nr. 228, XIX Nr. 31; R.G. in Hans. G.Z. XXIII (1902) S. 105[2].

[1] Zum folgenden Förtsch[2] S. 21 ff.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I S. 39 ff.; auch Greve, Die Anwendung von See- und Binnenschiffahrtsrecht auf die reichsfiskal. Schleppschiffahrt im Kaiser-Wilhelm-Kanal (Erlanger Dissert. 1900) S. 24 ff.

Digitized by Google

recht der Schiffahrt wesentlich als ein solches der Seeschiffahrt entwickelt. Die selbständige Regelung des Binnenschiffahrtsrechts, die noch in der H.G.B.-Konferenz als nicht sehr wichtig und unpraktisch abgelehnt wurde[1], ist in Deutschland erst durch das R.G. v. 15. VI. 1895[2] und zwar in der Weise erfolgt, dafs das Seerecht zum Vorbilde genommen und von ihm nur, soweit dies erforderlich schien, abgewichen wurde. Die hieraus sich ergebenden Verschiedenheiten zwischen See- und Binnenschiffahrtsrecht sind aber derart, dafs mit der Anwendung des Seerechts auf die Binnenfahrt geringere Unzuträglichkeiten verbunden sind, als sich aus der Unterstellung der Seefahrt unter das Binnenschiffahrtsrecht ergeben würden. Es ist ja auch von jeher das Seerecht wenigstens insoweit auf die Binnenfahrt angewendet worden, als diese, wie z. B. die Elbfahrt hamburgischer Seeschiffe, nur die Einleitung oder den Schlufs dieser Seereise bildete. Nach alledem wird auch die Unterstellung der aus See- und Binnenfahrt zusammengesetzten Reise unter das Seerecht, wenn sie gleich nicht überall zu befriedigenden Ergebnissen führen kann, den besten Ausweg aus den Schwierigkeiten darstellen, welche die gesetzliche Sonderung von See- und Binnenschiffahrtsrecht bei der tatsächlichen Vereinigung von See- und Binnenschiffahrt im Gefolge haben mufs[3].

VI. Die Vorschriften des Privatseerechts wollen im grofsen und ganzen gleichmäfsig für alle Kauffahrteischiffe gelten. Im einzelnen aber sind die zahlreichen Unterscheidungen, die nach sehr ver-

---

[1] Vgl. Riefser, Beilageh. z. Z. f. H.R. XXXV, S. 72 ff., s. auch Wagner I 151.

[2] Über die vorher verschieden beantwortete Frage der analogen Anwendung seerechtlicher Vorschriften auf Binnenschiffe s. Wagner I 150 f.; Boyens I 87 f.; über die gesetzliche Erstreckung der Kollisionsvorschriften des H.G.B. auf Flufsschiffe in den Partikularrechten Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 8 ff.

[3] Dagegen glaube ich allerdings (gegen Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 40 f.), dafs, wenn ein zum Erwerbe durch See- und Binnenschiffahrt bestimmtes Schiff lediglich eine Binnenfahrt macht, diese dem Binnenschiffahrtsrecht unterstehen mufs. Ist dies schon bei der Verwendung eines Kauffahrteischiffes zu einer Binnenfahrt anzunehmen (s. oben S. 18), so spricht dafür im vorliegenden Falle bereits das argum. a maiori ad minus. Ferner kann bei einem Schiff, das See- und Binnenerwerbsschiff zugleich ist, zwar die mit der Binnenfahrt verbundene Seefahrt das Übergewicht für die Bestimmung des anzuwendenden Rechts haben; wenn aber die Reise überhaupt nicht Seereise ist, kann gegenüber der Bestimmung und Verwendung des Schiffs zur Binnenfahrt seiner gleichzeitigen Bestimmung zur Seefahrt ohne Verwendung zu ihr eine derartige Bedeutung nicht beigemessen werden.

Digitized by Google

schiedenen tatsächlichen Verhältnissen[1] unter diesen Schiffen gemacht werden, auch rechtlich in höherem oder geringerem Grade erheblich geworden. Die tatsächlich wichtigste Einteilung der Schiffe nach der Art der bewegenden Kraft in Dampf-[2] und Segelschiffe ist privatrechtlich auf Grund örtlicher Verordnungen für die Bemessung der gesetzlichen Dauer der Lade- und Löschzeit maßgebend[3]. Mittelbar macht sich auch für das Privatrecht geltend die zunächst öffentlichrechtliche Bedeutung, die jener Unterscheidung für das Seestrafsenrecht[4] und für die Beförderung von Pilgern auf weiter Fahrt[5] zukommt: In der einen Beziehung werden durch die Vorschriften des öffentlichen Rechts die Voraussetzungen eines privatrechtlich verpflichtenden Verschuldens bestimmt, in der anderen Beziehung ergibt sich aus jenen Vorschriften für Dampfschiffe und für Segelschiffe eine verschiedene Behandlung hinsichtlich der privatrechtlichen Gültigkeit gewisser Personentransportverträge. In Ansehung der dienstlichen Stellung der Schiffsoffiziere und der Rechte und Pflichten aus dem Heuervertrage gelten seit dem 1. April 1903 für Dampfschiffe jeder oder bestimmter Art verschiedene Besonderheiten[6]. Der Anteil am Berge- oder Hilfslohn, der im Falle der Rettung eines Schiffs oder seiner Ladung durch ein anderes Schiff dem Reeder des letzteren einerseits, dem Schiffer und der übrigen Besatzung andererseits zukommt, bemißt sich verschieden, je nachdem das rettende Schiff ein Dampf- oder ein Segelschiff ist[7].

[1] Es kommen namentlich in Betracht die Bauart, das Baumaterial, die Bewegungskraft, die Größe, die Art der Ausrüstung, der Ort und die Art der Verwendung.

[2] Den durch Dampf bewegten Schiffen stellt die Schiffsvermessungsordnung v. 1. III. 1895 § 14 B (s. auch § 16 der Fassung v. 5. VII. 1872, §§ 5, 14 B der Fassung v. 20. VI. 1888) die durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegten gleich. Nach der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See v. 9. V. 1897 I Abs. 3 sind „unter den Dampffahrzeugen . alle durch Maschinenkraft bewegten Fahrzeuge einbegriffen". Beide Regeln sind aber nicht auf Kauffahrteischiffe beschränkt.

[3] Hierüber später beim Frachtvertrage. Verschiedene Behandlung von Dampf- und Segelschiffen hinsichtlich der Registrierung im norweg. G. (Lov om Registrering af Skibe) v. 4. V. 1901 § 1.

[4] Wagner I 425 ff.; Stoerk in v. Stengels Wb. d. dtsch. Verwaltungsr. Ergänzungsbd. III 238.

[5] Internat. Sanitätskonvention v. 3. IV. 1894 (R.G.Bl. S. 989), s. auch Pestkonvention v. 19. III. 1897, Gesundheitsregl. Kap. I Nr. II Tit. I Art. 4 (R.G.Bl. 1900 S. 56).

[6] Seem.O. §§ 3 Abs. 3, 84, 36 Abs. 1. 2, 37 Abs. 2, 38, 135.

[7] H.G.B. § 749 in der Fassung des R.G. v. 2. VI. 1902 (R.G.Bl. S. 221). Vgl. ferner H.G.B. 862 Abs. 2, Seem.O. 53 Abs. 1, sowie den in der R.T.Komm. zu dem

Digitized by Google

Nicht ohne Bedeutung ist ferner auch privatrechtlich die der Örtlichkeit des Seefahrtsbetriebes entnommene Unterscheidung der Seeschiffe in Hochseeschiffe[1] oder Seeschiffe i. e. S. und Küstenfahrer. Nur zum Teil gehört in diesen Zusammenhang die übrigens von der Landesgesetzgebung nicht benutzte[2] Ermächtigung des § 566 Abs. 2, welche sich nicht auf die Küstenfahrer, sondern auf die Küstenfahrt bezieht[3]. Auch sonst trifft die Reichsgesetzgebung allerdings nicht selbst besondere Vorschriften für Küstenfahrer, sondern sie gestattet nur teils der Landesgesetzgebung, teils dem Bundesrat, die Geltung gewisser, für Kauffahrteischiffe überhaupt getroffener, reichsgesetzlicher Bestimmungen in Ansehung der Küstenfahrer auszuschliefsen. Das Reichsrecht eröffnet ferner diese Möglichkeit nicht mit bezug auf Küstenfahrer allein und als solche, sondern es tut dies mit Bezug auf „kleinere Fahrzeuge" überhaupt, nennt aber, um diesen unbestimmten Ausdruck näher zu bestimmen, die Küstenfahrer als die wichtigste hierher gehörige Klasse der Schiffe[4]. Die in Betracht kommenden Vorschriften sind im H.G.B. und in der Seem.O. enthalten. Nach dem ersteren können die Landesgesetze bestimmen, dafs auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dgl.) die Führung eines Tagebuchs nicht erforderlich ist[5]. Nach

---

jetzigen § 74 Nr. 3 der Seem.O. gestellten, aber abgelehnten Antrag (K.B. S. 53). — Gutachten von Rahusen für die Versammlung des niederländ. Juristenvereins i. J. 1879 über die Frage: „Welke veranderingen in ons zeerecht zijn noodzakelijk of wenschelijk geworden ten gevolge van de toenemende stoomvaart" (dazu Brouwer, Jets over aanvaringen blz. 2).

[1] Für Hochseefischereifahrzeuge Bekanntm. v. 10. II. 1899 (R.G.Bl. S. 129), vgl. Bekanntm. v. 16. VI. 1903 (R.G.Bl. S. 250) § 12.

[2] Durch preufs. A.G. z. H.G.B. Art. 7 ist die Benutzung dieser Ermächtigung Königlicher Verordnung vorbehalten.

[3] Aus demselben Grunde ist auf die Vorbehalte der Küstenfrachtfahrt und der Küstenfischerei für die heimische Flagge nicht an dieser Stelle einzugehen.

[4] H.G.B. § 521: „auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dgl.)". Seem.O. § 134: „kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.)", dazu Vorschriften des Bundesrats (Bekanntm. v. 16. VI. 1903 R.G.Bl. S. 252).

[5] § 521 (Art. 489, dazu Wagner I 392 f., Boyens I 354), preufs. A.G. z. H.G.B. Art. 7 Abs. 1 Ziff. 2, Abs. 2 (Erl. d. Min. f. Hdl. u. Gew., betr. Führung eines Schiffstagebuchs, v. 6. II. 1904 § 8), mecklenb.-schwer. V. v. 9. IV. 1899 § 22 (Reg.Bl. S. 289), V. v. 24. III. 1904 § 8 (Reg.Bl. S. 28), oldenburg. Ges. z. Ausf. d. B.G.B. u. H.G.B. v. 19. IV. 1899 § 47, Min.V. v. 2. II. 1904 § 8 (G.Bl. XXXV S. 20), hamburg. A.G. z. H.G.B. v. 29. XII. 1899 § 6, lüb. A.G. z. B.G.B. v. 30. X. 1899 § 169, brem. G. v. 19. II. 1904 § 1 (G.Bl. S. 49), V. v. dems. Tage § 7 (G.Bl. S. 63). Die Aufrechterhaltung der hier bezeichneten Vorschriften war nicht im Hinblick auf das neue H.G.B. (vgl. E.G. Art. 15 Abs. 1),

Digitized by Google

der Seem.O.[1] kann die Anwendung einer erheblichen Zahl ihrer Vorschriften für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) durch Verordnung des Bundesrats ganz oder teilweise ausgeschlossen werden[2]. Hiervon abgesehen ist die Unterscheidung der Kauffahrteischiffe nach ihrer Gröfse im geltenden deutschen Rechte in Kombination mit der Unterscheidung nach der bewegenden Kraft hinsichtlich der Bemessung der Lade- und Löschzeit von Bedeutung[3]. Dagegen ist nach deutschem Rechte die der Gröfse des Schiffes für die Frage der Registrierung zukommende Bedeutung privatrechtlich von geringerem Belang, weil auch die zur Führung der Flagge ohne Eintragung berechtigten, kleinen Schiffe registriert und dadurch den an die Voraussetzung der Eintragung geknüpften Privatrechtssätzen unterstellt werden können[4].

---

sondern nur wegen der übrigens erfolgten, landesgesetzlichen Aufhebung der Einführungsvorschriften zum A.D.H.G.B. notwendig. Mit Unrecht behauptet Schaps S. 171, jene Vorschriften seien, „weil öffentlichrechtlich", vom neuen H.G.B. nicht berührt worden. Dessen § 519 ff. handeln von der Pflicht zur Tagebuchführung als einer privatrechtlichen Pflicht des Schiffers, deren Verletzung ihn schadensersatzpflichtig und den Reeder haftbar macht.

[1] Seem.O. § 134, vgl. Begr. zu §§ 35, 120 des Entw. v. 1899. Dazu Bekanntm. v. 16. VI. 1903 (R.G.Bl. S. 252).

[2] Ausschliefsung von Küstenfahrern von der Registrierung nach früherem preufsischen Recht s. Z. f. H.R. V 555 f. Die verschiedene Bemessung von Lade- und Löschzeit für See- und Küstenfahrer befürwortet De Vries, Opmerkingen omtr. liggdagen blz. 6.

[3] H.G.B. § 568 Abs. 1, 595 Abs. 1; hamb. V. v. 29. XII. 1899, betr. Löschzeit f. Seeschiffe, § 2 (G. v. 30. I. 1885 § 2 — aufgehoben durch A.G. z. H.G.B. v. 29. XII. 1899 § 7), brem. G. v. 12. VII. 1901, betr. Änderung des G. wegen Löschung der Seeschiffe, und G. v. 12. VII. 1901, betr. die Löschzeiten der Seeschiffe, § 2 ff. (G.Bl. S. 139 ff.), Altonaer Ortsstatut v. 14. I. 1886 § 2 (abgedruckt bei Schaps S. 382 f.), Danziger Handelsgebräuche (herausg. von Zander und Fehrmann, Danzig 1901) Nr. 165—167, auch 169 § 2.

[4] Anders das englische (M. sh. A. 1894 s. 2, 3, 24, 30), das französische (loi sur l'hypothèque marit. v. 10. VII. 1885 Art. 36), die skandinavischen Rechte (dän. SeeG. v. 1. IV. 1892 § 2 und RegistrierungsG. von demselben Tage § 1, dazu Bentzon S. 30 f., norweg. Lov om Registrering af Skibe v. 4. V. 1901 § 1, schwed. SeeG. v. 12. VI. 1891 § 2 und lag om inteckning i fartyg v. 10. V. 1901 § 1). Auch abgesehen von der Registrierung ist die Gröfse der Schiffe nach fremden Gesetzen in verschiedenen Beziehungen privatrechtlich von Bedeutung, so für die Haftung des Reeders nach englischem Recht (s. Wagner I 180, dazu Liability of Shipowners A. 1898) ferner für die Form der Veräufserung, des Frachtvertrages — Italien 547, Chile 833 u. a. m. Der Brüsseler Kongrefs von 1888 läfst Schiffe von weniger als 20 Tonnen Raumgehalt nicht als Seeschiffe gelten (Z. XXXVI 152). Nach Japan 538 finden die gesamten Vorschriften des 5. Buchs (über den Seehandel) auf „kleine Fahrzeuge" keine Anwendung.

Digitized by Google

Diese Rechtssätze selbst aber haben in neuerer Zeit erhebliche Bedeutung erlangt und so eine auch privatrechtlich wichtige Unterscheidung zwischen registrierten und nicht registrierten Schiffen entstehen lassen. Das Grundbuch hat hierbei als Vorbild gedient, und fast alle jene Rechtssätze tragen mehr oder weniger das Gepräge des Liegenschaftsrechts. Man spricht daher mit Fug von einer durch die Eintragung sich vollziehenden Immobilisierung des Schiffes. Hierauf wird alsbald näher einzugehen sein. An dieser Stelle sei darum nur hervorgehoben, dafs nach § 1 der Seem.O. die Vorschriften dieses Gesetzes auf alle Kauffahrteischiffe Anwendung finden, die das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen. Damit ist der Regel nach (s. FlaggenG. 11 Abs. 2, 12, 16) auch für die im ausschliefslichen Eigentum von Reichsangehörigen stehenden, zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe die Geltung der Seem.O. und somit namentlich ihrer privatrechtlichen Vorschriften über den Heuervertrag von der vorgängigen Registrierung abhängig gemacht.

An letzter Stelle ist hier noch der Unterscheidung zu gedenken, die das geltende Privatrecht des Seehandels unter den Kauffahrteischiffen je nach der Art macht, wie sie den Erwerb durch die Seefahrt suchen. Diese Unterscheidung ist nicht eben von grofser Wichtigkeit. Nach H.G.B. 749 finden dessen Vorschriften über die Verteilung des Berge- und Hilfslohnes unter Reeder und Schiffsbesatzung eines Schiffes für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schleppdampfer keine Anwendung. Nach § 135 der Seem.O. besteht für Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge und im Falle der Gewinnbeteiligung der Mannschaft für Hochseefischereifahrzeuge nicht die der Privatautonomie durch § 1 Abs. 2 des Gesetzes gezogene Schranke, und kommt ein Teil der die Einrichtung der Arbeit für die Schiffsmannschaft regelnden Vorschriften für die genannten Arten von Schiffen — übrigens mit Verschiedenheiten im einzelnen — nicht zur Anwendung[1].

[1] S. ferner in den vom Bundesrat auf Grund des § 4 der Seem.O. erlassenen Vorschriften, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Bekanntm. v. 16. VI. 1903 R.G.Bl. S. 247), die Regeln für Schiffe, welche „im Sinne dieser Vorschriften als zur Beförderung von Reisenden dienend gelten“ (§ 2 ff.) Die besonderen Vorschriften über Lichter- und Signalführung der Fischer- und Lotsendampffahrzeuge (V. v. 10. V. 1897 R.G.Bl. S. 215 ff.) wirken durch Vermittelung von H.G.B. 734 ff., 485 f., B.G.B. 823 auf das Zivilrecht zurück.

Digitized by Google

II. Rechtliche Natur. § 2.

I. Seit dem frühen Mittelalter bis in die Gegenwart hinein lassen sich in der Rechtssprache des Seeverkehrs zahlreiche Redewendungen nachweisen, welche die Auffassung des Schiffs als einer Person im Rechtssinne zum Ausdruck zu bringen scheinen. Bereits das Konsulat der See spricht davon, dafs „das Schiff" zahlt, heuert, Fracht erhält usw.[1]. Und auch heutzutage ist nichts gewöhnlicher, als die Bezeichnung eines Schiffs als des an einer Kollision schuldigen, gegen welches deshalb ein Anspruch begründet sei und eine Klage erhoben wird[2]. Derartige das Schiff personifizierende Ausdrücke sind rechtlich unbedenklich, aber auch unerheblich, gleichviel ob sie eine bildliche[3] oder eine nur abkürzende Bezeichnung bieten wollen. Von anderer Art sind dagegen die Fälle, in denen ernsthaft versucht wird, dem Schiffe Persönlichkeit im Rechtssinne zuzuschreiben, um dadurch gewisse Rechtssätze zu erklären oder gar zu gewinnen. So hat man die beschränkte Haftung des Reeders darauf zurückgeführt, dafs die Schulden, für die sie besteht, in Wahrheit Schulden des Schiffes seien[4] oder doch früher als solche gegolten hätten[5]. So hat man ferner im Falle der Rettung eines Schiffes aus Seenot durch ein anderes demselben Reeder gehöriges Schiff die Möglichkeit eines Hilfslohnanspruchs auf die Annahme zu gründen gesucht, berechtigtes und verpflichtetes Subjekt jenes Anspruchs seien die beiden durch den Reeder nur vertretenen Schiffe selbst[6]. Unbeachtet bleibt dabei

[1] Cons. (Pard.) 13, 15, 27, 51, 64, 112, 30 u. a., vgl. auch Rooles v. Oléron 1, Wisbysches Seerecht 11, 14, tab. Amalf. 59 (Z. f. H.R. VII 333).

[2] Vgl. auch z. B. R.G.C.S. XXXIX S. 156 (Anspruch des Konnossementsinhabers auf Auslieferung des Gutes „gegen das Schiff"). Ferner B.Sch.G. 4 Abs. 3, Seem.O. 54, 88 Abs. 2.

[3] So besonders in der französischen Literatur z. B. Cresp-Laurin I 58 f. (dessen Worte Goldschmidt, Z. f. H.R. XXIII 355, zu ernst nimmt); sehr vorsichtig Lyon-Caen et Renault V Nr. 54. Vgl. im allgemeinen Gierke, Deutsches Privatrecht I 266.

[4] So der Genueser Kongrefs von 1892; s. dagegen Benfante, Congresso internaz. di dir. maritt. di Genova, p. 7 sgg., Pappenheim, Z. f. HR. XLIII 446, Platou S. 67, 508 f.

[5] So C. P. Burger, De beperkte aansprakelijkheid van den schuldenaar in het hedendaagsche en in het oude zeerecht (1889), dagegen Pappenheim, Z. f. H.R. XXXVIII 333 f.

[6] R.G. XXXII S. 5 ff., bes. 9 f. (s. aber auch ebd. S. 58 und XXXIII S. 85 f.). Ein anderer Fall, in dem der Pariser Appellhof aus der Fiktion der Persönlichkeit des Schiffes rechtliche Folgerungen gezogen hat, in R. X 743 ff., s. dagegen observ. I ebd. S. 746.

Digitized by Google

vor allem, dafs, wenn es sich hier um ein selbständiges Rechtssubjekt handeln würde, dies nur das sog. Schiffsvermögen, nicht das Schiff sein könnte und sein müfste[1]. Hiervon abgesehen erscheint die Personifikation des Schiffes als ein nur zu engbegrenztem Zwecke unternommener Konstruktionsversuch auf lediglich fiktiver Grundlage. Zahlreiche wichtige Rechtssätze sind mit der Unterstellung der Persönlichkeit des Schiffes unvereinbar. Man braucht nur an die Veräufserung oder Verpfändung des Schiffes zu denken, um sich zu vergegenwärtigen, welch eigentümliches Rechtssubjekt das Schiff in jedem Falle sein müfste, wenn es überhaupt ein Rechtssubjekt wäre. Die Annahme aber, dafs es ein solches sei, wird einfach durch die Tatsache widerlegt, dafs es nie und nirgends Rechte und Pflichten des Schiffes gegeben hat, die nicht lediglich Rechte und Pflichten bestimmter, zu dem Schiffe in rechtlicher Beziehung stehender Personen gewesen wären.

Hiernach wird es sein Bewenden dabei haben müssen, dafs das Schiff im Rechtssinne eine Sache ist, „ein unpersönliches Ding, dem die Rechtsordnung die Fähigkeit zuschreibt, Rechtsobjekt zu sein“[2]. Das Schiff ist ferner, weil körperlicher Gegenstand, auch eine Sache im Sinne des B.G.B. (§ 90).

II. Der natürlichen Lebensanschauung erscheint das Schiff zunächst als eine bewegliche Sache, sogar als eine eminent bewegliche, weil ihrem Zwecke nach zur Bewegung bestimmte[3] Sache. Andererseits läfst sich dem Schiffe eine Ähnlichkeit mit dem festen Grund und Boden nicht absprechen, weil es einer schwimmenden Insel gleich dem Menschen als Wohnstätte auf dem Wasser dient und unentbehrlich ist[4]. Der hiermit gegebene Dualismus der tatsächlichen Erscheinung ist auch in der an sie anknüpfenden, wenngleich ihr gegenüber selbständigen, Behandlung der Schiffe seitens der Rechtsordnung zum Ausdruck gelangt. In den Quellen des römischen Rechts, für welches die Frage von geringerer Bedeutung war, wird das

[1] Das Reichsgericht läfst daher in seiner vom Schiffe ausgehenden Ausführung unvermerkt an dessen Stelle das Schiffsvermögen treten. Vgl. im übrigen unten § 5 Nr. II.

[2] Gierke, Deutsches Privatrecht I 269. Wunderlich neuerdings Hennebicq I Nr. 28 (vgl. 21 f.): „le navire est à la fois un sujet de droit et un objet de droit.“

[3] Eine Konsequenz hieraus für den Fall der Legierung des Nieſsbrauchs an einem Schiffe zieht Ulpian in l. 12 § 1 D. VII. 1.

[4] „Ein See-Hauſs und flieſsend Pack-Raum“ nennt Langenbeck, Anmerkungen üb. d. Hamb. Schiffs- und Seerecht (1727), S. 16, das Schiff.

Digitized by Google

Schiff überwiegend als bewegliche Sache behandelt[1]. Dagegen liegen in den Quellen des germanischen Mittelalters gewichtige Zeugnisse einer die Schiffe den Liegenschaften gleichstellenden Betrachtung vor[2]. Es darf jedoch aus ihnen kein Schluſs in der Richtung allgemeiner Geltung dieser Anschauung gezogen werden. Die Frage ist für die einzelnen in Betracht kommenden Materien gerade des eigentlichen Privatrechts gesondert zu untersuchen. So ist z. B. nicht erkennbar, daſs mit bezug auf das Erbenwartrecht die Schiffe als Liegenschaften behandelt worden wären, und es ist mindestens unwahrscheinlich, daſs die Ausschlieſsung des Satzes „Hand wahre Hand“ bei ihnen von vornherein auf ihrer Ausschlieſsung aus dem Kreise der beweglichen Sachen beruht habe[3]. Erst seit dem 16. Jahrhundert wurde von der gelehrten Jurisprudenz nach einer allgemeinen Formel für die rechtliche Natur der Schiffe gesucht. Nun wurden unter dem Einfluſs des römischen Rechts die Schiffe für bewegliche Sachen erklärt, und von diesem Standpunkt aus einerseits die quellenmäſsigen Abweichungen als Ausnahmen von der Regel behandelt, andererseits die in den Gesetzen nicht entschiedenen Fragen im Sinne der Regel beantwortet[4]. Diese Auf-

[1] L. 1 §§ 6, 7 D. XL 16, l. 20 § 4 D. XL 24, aber andererseits l. 3 § 6 D. XLVIII 6 und l. 6 § 3 D. IX 3.

[2] Heusler, Institutionen des deutschen Privatrechts I 334; v. Amira, Grundriſs des germ. Rechts[2], S. 123 des Sonderabdrucks. So namentlich in skandinavischen Rechtsquellen. Der Besitz eines Schiffes von gewisser Gröſse befreit von Bürgenstellung wie Grundbesitz: Gulaþingslóg c. 102 (Norges gamle Love I 48), Magnus Lagabœters St.R. VII 13, 25 u. sonst. Das Schiff ist gleich dem Hause der rechte Ort für die Vornahme prozessualer Handlungen, wie Ladung (Grágás Kgsbk c. 79, 166, 250 [Finsen I p. 131, II p. 72, 200], s. übrigens auch Pisa brev. cur. mar. c. 46, Bonaini III 383 f.), Klageeinlassung (Schleswig. ält. St.R. § 62, jüng. St.R. 75, vgl. Apenrader Skra. 14), Protesterhebung (Grágás Kgsbk c. 132 Finsen II p. 15), Eidesleistung (schwed. Bjærk. R. 9 § 1, Magnus Erikssons Stadslag Radzst. 27, dazu auch Grimm, Rechtsaltertümer[4] II 550 f.). Das Schiff steht gleich dem Hause — doch mag hier seine auch sonst bezeugte Gleichstellung mit dem Thing (vgl. Gþl. 292, Frþl. IV 5, Bjarkeyjarr. 172, 173 N. g. L. IV 73, M. L. L. IV 10, M. B. L. IV 11) nicht belanglos gewesen sein — unter einem besonderen Frieden (s. Wagner I 347 Anm. 4, Goldschmidt, Handbuch[2] I 1, S. 130 Anm. 116); vgl. auch das von Mogk in Pauls Grundriſs d. germ. Philol.[2] III 292 f. über Schiffsgeist und Hausgeist Bemerkte.

[3] Vgl. unten § 6.

[4] So wird unter Berufung auf die Mobiliarqualität des Schiffes die Notwendigkeit der Entrichtung des Laudemiums im Verkaufsfalle in Abrede gestellt (Straccha, tract. de navibus II nr. 31), ein Verbot für Ausländer, Liegenschaften zu erwerben, nicht auf den Erwerb von Schiffen erstreckt (id. ibid. n. 32), die Möglichkeit eines Lehens am Schiffe verneint (Stypmannus

Digitized by Google

fassung, die in einer grofsen Zahl von Gesetzen ausdrückliche Anerkennung gefunden hat[1], ist gegenwärtig zu unbestrittener Herrschaft gelangt[2]. Insbesondere gelten auch nach deutschem Rechte die Schiffe insoweit als bewegliche Sachen, als nicht durch den Inhalt einzelner Vorschriften Ausnahmen begründet sind[3]. Die Tragweite dieser Regel beschränkt sich nicht auf den Bereich des bürgerlichen Rechts. Die Unterscheidung beweglicher und unbeweglicher Sachen begegnet auch in zahlreichen öffentlichrechtlichen Gesetzen usw., welche dabei erkennbar den ihr vom bürgerlichen Rechte gegebenen Inhalt ihren eigenen Vorschriften zugrunde legen wollen[4]. Auf dem Gebiete des eigentlichen Handelsrechts hatte die Einreihung der Schiffe unter die beweglichen Sachen unter der Herrschaft des A.D.H.G.B. zur Folge, dafs trotz seines Art. 275 Verträge über Schiffe Handelsgeschäfte sein konnten.

---

ins marit. IV 1, 199 f.), das Retraktsrecht für nicht anwendbar auf Schiffe erklärt (Kuricke, Resol. quaest. illustr. q. IX; Loccenius, De iur. marit. III 5, 4; Roccus, De navibus et nauto, nr. 100, 101 — vgl. Ord. de la mar. II 10, 1, dazu Desjardins I nr. 56, andererseits Beschluß des Senats von Amsterdam 1570 — Pard. IV 122). S. aber auch z. B. Langenbeck S. 16 („quoad effectum iuris vielmehr als ein unbeweglich Guht ... anzusehen"), Piantanida, Giurisprudenza marittimo-commerciale I, p. 294 sqq. (Milano 1806).

[1] Schon Ord. de la mar. II 10, 1, Preufs. Seer. I 17, dann Code civ. 531, Code de comm. 190, Holland 309, Finnland 8, Belgien 1, Italien 480, Spanien 585 (1829: 615), Portugal 485 u. a. m.

[2] Anführungen aus der Literatur sind entbehrlich. Die Ansicht, dafs man die Kauffahrer ohne Grund zu den Mobilien zähle, vertritt ganz vereinzelt C. W. Harder, Das Schiffs- und Seerecht, S. 17 f. (Sonderabdruck aus Weiskes Rechtslexikon Bd. 9). Mit Unrecht bezeichnen es Gareis u. Fuchsberger S. 646 Anm. 205 als bestritten, ob Seeschiffe bewegliche Sachen sind. Irrig auch Hennebicq I p. 383, die Schiffe seien nach deutschem Rechte „objets spéciaux ni meubles ni immeubles".

[3] R.O.H.G. XII 357. R.G. bei Bolze I Nr. 59, O.L.G. Kiel Z. f. H.R. XXXVIII S. 206 Nr. 220. L.G. Hamburg Hans. G.Z. 1894 S. 87, Preufs. Oberverwaltungsgericht Entsch. XXIX S. 153. Für das H.G.B. kommt der Hinweis des § 474 auf „die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe" in Betracht. Das B.G.B. bringt seine prinzipielle Auffassung dadurch zum Ausdruck, dafs es das Registerpfand an Schiffen in dem das „Pfandrecht an beweglichen Sachen" regelnden Titel behandelt. Für das A.D.H.G.B. war auch Art. 67 in Verbindung mit Art. 66 Abs. 1 und Art. 275 von Belang (s. dazu Hauser, Arch. f. deutsches Wechselr. XVI 260).

[4] So z. B. Strafgesetze (R.St.G.B. § 242, 246, 289), Steuergesetze (Tarif zum preufs. Stempelsteuergesetz v. 31. VII. 1895 Nr. 32 — Ges.-Samml. S. 449 —, vgl. dazu Entsch. d. preufs. Finanzmin. v. 18. VII. 1904, bekanntgem. durch Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. v. 8. VIII 1904 — abgedruckt bei Grotefend, Gesetzgebungsmaterial 1904 S. 536) u. a. m.

Digitized by Google

Auf den Erwerb von Schiffen durch Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien im Wege der Nachgründung finden die auf unbewegliche Gegenstände bezüglichen Vorschriften der §§ 207, 324 H.G.B. keine Anwendung[1]. Eine Aufzählung aller Vorschriften des bürgerlichen Rechts, insbesondere des Bürgerlichen Gesetzbuchs, die eben um der Eigenschaft der Schiffe als beweglicher Sachen willen für sie gelten, ist überflüssig. Nur beispielsweise sei hingewiesen auf die Bestimmungen über das gesetzliche Pfandrecht des Unternehmers eines Werkvertrages nach B.G.B. 647, über die Verjährung der Mängelansprüche beim Kaufe (§ 477 Abs. 1), über Eigentumserwerb durch Übertragung und Ersitzung, über die gesetzliche Vermutung des § 1362 Abs. 1, über das Gesamtgut der Ehegatten bei Fahrnisgemeinschaft (§§ 1549, 1551). Über den Kreis der gesetzlichen Vorschriften hinaus werden auch bei rechtsgeschäftlichen Erklärungen[2] usw. Schiffe regelmäßig als unter dem beweglichen Vermögen mitverstanden gelten müssen.

In Ansehung der Ausnahmevorschriften nun, vermöge deren die Schiffe in gewissen Beziehungen wie Liegenschaften behandelt werden, ist zu unterscheiden, ob sie für alle Kauffahrteischiffe oder nur für die in das Schiffsregister eingetragenen gelten wollen. Nur im ersteren Falle ist es die Eigenart der Schiffe schlechthin, die für sie zu Abweichungen vom Fahrnisrechte geführt hat. Soweit sich dagegen solche Abweichungen nur auf registrierte Schiffe beziehen, ist die Sonderbehandlung des Schiffs eben durch seine Registrierungsfähigkeit, mithin durch das Gegebensein von Voraussetzungen bedingt, die mit der Frage der Angemessenheit mobiliar- oder immobiliarrechtlicher Regeln innerlich nichts zu schaffen haben[3]. Und wenn diese Voraussetzungen zutreffen, insbesondere also das Kauffahrteischiff im ausschließlichen Eigentum von Deutschen steht, dann ist wiederum die Herbeiführung seiner Registrierung rechtlich in das Belieben des Eigentümers gestellt, und somit in seine Hand die Entscheidung darüber gelegt, ob in den fraglichen Beziehungen Fahrnis- oder Liegenschaftsrecht für das Schiff gelten solle. Somit ist hier die Eigenart des Schiffes zwar erforderlich, aber nicht genügend, um seine Immobilisierung herbeizuführen.

III. Die Zahl der für alle Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften, durch die sie nach Art der unbeweglichen Sachen behandelt

[1] Vgl. Behrend, Lehrb. d. Handelsrechts I 899 Anm. 5 (s. auch S. 900 Anm. 14), Staub[6,7] I Anm. 2 zu § 207.

[2] Z. B. letztwilligen: Cresp-Laurin I 230 ff.

[3] Mittelstein, Z. XLVI 90 f., Pappenheim, ebd. 286 ff.

Digitized by Google

zu werden scheinen, ist nicht grofs. Mit Bestimmtheit kann eigentlich nur die Verfolgbarkeit der Schiffsgläubigerrechte gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes hierher gerechnet werden[1]. Der Heimatshafen läfst sich doch nur bildlich als ein fester Standort oder ein Quasidomizil des Schiffs[2] bezeichnen, und auch diese bildliche Vorstellung weist mehr auf eine Personifizierung als auf eine Immobilisierung des Schiffes hin. Juristisch handelt es sich bei dem Heimatshafen um ein Spezialdomizil des Reeders, welches sich von seinem allgemeinen Domizil im Laufe der Zeit losgelöst hat[3]. Für die durch die Eintragung in das Schiffsregister zu be-

[1] § 755 Abs. 2. Dazu unten § 20 Nr. II. Dafs die Schiffe nicht für die §§ 867, 1005 B.G.B. den Grundstücken gleichgestellt sind, rügt O. Fischer, Das Sachenrecht des Entw. ein. B.G.B. (1896), S. 20.

[2] Goldschmidt, Hdb.[2] II 5 Anm. 8 Ziff. 2; s. auch Wagner I 28, 246. Die weitergehende Vorstellung, dafs Seeschiffe „in gewissem Sinne ihren Sitz dort haben", wohin sie vermöge ihrer Bestimmung für einen domizilierten Betrieb in Ermanglung anderweitiger Verwendung zurückzukehren haben (R.G.C.S. XLV S. 278, vgl. auch Rev. XVII 219), ist unschädlich, aber auch wenig förderlich. Jedenfalls darf sie nicht zu so ungeheuerlichen Folgerungen verwendet werden, wie sie der Appellhof von Genua (Rev. XVII 645) zieht. So sind auch die auf einem Schiffe Geborenen oder Gestorbenen nicht wegen der Vorschriften des Personenstandsgesetzes (§ 61—64 s. Wagner I 318 ff.) als im Inlande geboren oder gestorben anzusehen (Stoerk in v. Stengels Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts Erg.-Bd. III 198 gegen Lewis ebd. II 410), und ist es nicht ohne weiteres als ein „se retirer dans les États de Sa Majesté Danoise" im Sinne des Wiener Friedens vom 30. X. 1864 Art. XIX zu betrachten, wenn jemand sich als Kapitän auf ein dänisches Kauffahrteischiff verheuert (Erk. des O.L.G. Kiel v. 26. VIII. 1902 — Akt. S 36/02 —, vgl. dazu H. Matzen, Die nordschleswigsche Optantenfrage, S. 99), wenn auch die rechtliche Möglichkeit einer Begründung des Wohnsitzes am Orte des Heimatshafens durch Wohnungnehmen an Bord eines registrierten Seeschiffes nicht in Abrede gestellt werden kann (Entsch. d. Oberverwaltungsgerichts XXIX S. 154 f.) Über die Wirkung des Patentrechts mit bezug auf Schiffe s. Kohler, Hdb. des Deutschen Patentrechts, S. 67 f., 487, aus dessen Ausführungen sich freilich ergibt, dafs die Formel vom territoire flottant auch hier weder nötig noch ausreichend ist. Vgl. im übrigen die völkerrechtliche Literatur, so Perels Internat. Seerecht[2] § 13; Stoerk in v. Holtzendorffs Hdb. d. Völkerrechts II § 88; Heilborn, System des Völkerrechts, S. 211 ff.; Matzen, Forelæsninger over den positive Folkeret (1900), S. 82.

[3] Im 15. Jahrhundert brauchen hansische Quellen bereits den Ausdruck „to hus horen" technisch vom Schiffe wie vom Schiffer. Das Schiff gehört dorthin zu Haus, wo der Schiffer Bürgerrecht hat. Vgl. H.R. C.I. Nr. 548 Art. 4 (a. 1484), wo in einer Beschwerde wendischer Städte über Dänemark gesagt ist, nach alter Gewohnheit stehe in den von den Städten erteilten Schiffszertifikaten vermerkt, „dat de schiphere unde syn schip in sodane stadt, dar he denne borger isz, unde in de hensze to hus hören". S. auch ebd. Nr. 546 Art. 30, 37,

Digitized by Google

wirkende Unterstellung des Schiffs unter gewisse Vorschriften liegenschaftsrechtlicher Art ist der Heimatshafen insofern von Bedeutung, als jene Eintragung regelmäfsig nur in das Schiffsregister des Heimatshafens erfolgen kann[1]. Über die hier gezogenen Grenzen hinaus werden von anderen manche sonst für Schiffe geltenden Rechtssätze ohne Grund als Zeugnisse für eine Immobilisierung verstanden[2].

Nr. 547 Art. 38, Nr. 548 Art. 4, 6, Nr. 550 Art. 12. Dem entsprechend wird von einem Schiffe, das zur Hälfte einem Lübecker gehört, gesagt, dafs es „to Lubeke halff to husz horde" (Hans. U.B. VIII Nr. 215 Art. 44 a. 1452, s. auch Lüb. U.B. X Nr. 349 a. 1463: dafs das Schiff „in Pomeren meer dan halff to hus horet").

[1] Vgl. Wagner I 160 f. Jetzt R.G. v. 22. VI. 1899 §§ 6, 4 (R.G.Bl. S. 320).

[2] Goldschmidt führt (Hdb.[2] II 5 f. Anm. 8) als Konsequenzen der Betrachtung der Schiffe als unbeweglicher Sachen an:

1. dafs sie in Art. 67 A.D.H.G.B. den „Waren" entgegengestellt werden. Aber er selbst hat vorher (S. 4) gesagt: „Schiffe gelten auch rechtlich als bewegliche Sachen und können Waren sein," und er hebt (S. 5) hervor, dafs das Gesetz den Ausdruck „Ware" nicht technisch gebraucht. Im Art. 67 werden den Waren auch Wechsel und Handelspapiere entgegengestellt, die doch dadurch nicht aus dem Kreise der beweglichen Sachen ausgeschieden sein sollen. In Wahrheit ist die Aufzählung des Art. 67 der alten Unterscheidung von Waren-, Schiffs-, Wechsel-, Versicherungsmaklern usw. entlehnt (vgl. preufs. Mot. S. 37 — dazu A.L.R. II 8 § 1317 ff., vgl. Orden. de Bilbao c. XV nr. 1: corredores de mercaderías, cambios, seguros y fletamentos). Das neue H.G.B. § 93 versteht unter Waren auch Schiffe (Denkschr. I zu § 82, II zu § 91).

2. dafs über die zur Führung der Reichsflagge berechtigten Schiffe ein dem Grund- und Hypothekenbuch nachgebildetes Schiffsregister geführt wird. Dies kann aber, weil eben nicht auf alle Schiffe bezüglich, nicht auf der Eigenart der Schiffe allein beruhen.

3. dafs Eigentum durch blofsen Vertrag übergehe. Indessen bedeutet dies eine Abweichung ebenso vom Liegenschafts-, wie vom Fahrnisrecht.

4. dafs für Zwangsvollstreckung und Pfandverkauf nach den meisten Landesgesetzen die Grundsätze von Immobilien gelten. Das war so allgemein nicht zutreffend, vgl. Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht, S. 15 ff., insbes. 19, 21, 23, 25, 28. Über das nun geltende Reichsrecht s. S. 32. Entsprechendes gilt für das von Goldschmidt S. 6 Nr. 7c in demselben Zusammenhange genannte Registerpfand.

5. dafs die Schiffe zahlreichen gesetzlichen Pfandrechten unterliegen. Es ist aber das System der gesetzlichen Pfandrechte im modernen Rechte doch auch für Grundstücke verlassen, und es bestehen andererseits gerade nach Handelsrecht auch an anderen beweglichen Sachen als Schiffen die wichtigen gesetzlichen Pfandrechte des Kommissionärs, Spediteurs, Frachtführers, Verfrachters (jetzt auch des Lagerhalters), sowie zumal nach Seerecht die der Ladungsgläubiger.

6. dafs die Schiffe im Falle der Bodmerei und kraft Schiffsgläubigerrechts der blofsen Hypothek fähig sind. Das ist allerdings eine Besonderheit, die

Digitized by Google

IV. Als Vorschriften des deutschen Reichsrechts, durch welche registrierte[1] Seeschiffe nach Art von Liegenschaften behandelt werden, kommen die folgenden in Betracht[2]. Die Verpfändung solcher Schiffe oder ihrer Parten ist in der Form der Eintragung und nur in dieser Form zulässig[3]. Nur solche Schiffe — abgesehen von einer noch zu erwähnenden Ausnahme — unterliegen der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen[4], nach deren Vorschriften auch die Realisierung des Schiffsgläubigerrechts und des Vertragspfandrechts erfolgt[5]. Unter dem Einflufs der besonderen Regelung der Zwangsvollstreckung hat auch die Vollziehung des dinglichen Arrests in registrierte Schiffe (C.P.O. 931) und die Befriedigung aus ihnen im Konkursverfahren (K.O. 47) eine eigene Gestalt angenommen. Als Einzelheit ist endlich hervorzuheben, dafs in gewissen Beziehungen zwar ein registriertes, nicht aber auch ein anderes deutsches Schiff als im Inlande befindlich gilt: Einmal in Ansehung der Erteilung eines Erbscheins für Gegenstände, welche sich im Inlande befinden und zu einer Erbschaft gehören, für die als Ganzes es an einem zur Erteilung des Erbscheins zuständigen, deutschen Nachlafsgerichte fehlt[6]. Sodann mit bezug auf die Todeserklärung eines Verschollenen, der bei Beginn der Verschollenheit einem fremden Staate angehörte und nun nach Mafsgabe des E.G. z. B.G.B. 9 Abs. 2 im Inlande nach den deutschen

aber, wie die Verbodmung der Ladung und die gesetzlichen Ladungspfandrechte zeigen, nicht auf dem Gedanken der Immobilisierung beruht.

Die von Boyens I 137 als ein Zeugnis für die Immobilisierung betrachtete Anerkennung der Zusammengehörigkeit und Selbständigkeit eines aus Schiff und Fracht bestehenden Schiffsvermögens würde ebensowohl auch bei ausnahmsloser Behandlung der Schiffe als beweglicher Sachen Platz greifen können. Vgl. bereits Goldschmidt a. a. O. S. 6 Anm. 8 a. E.

[1] Es entscheidet die Tatsache des Registriertseins. So wenig ein registrierfähiges Schiff, das nicht eingetragen ist, als registriert behandelt wird, so wenig wird ein registriertes, das nicht eingetragen werden durfte, als nicht registriert behandelt. Vgl. für die Verpfändung unten § 11 Nr. I.

[2] Dafs es sich auch bei ihnen nur um einzelne Bestimmungen handelt, und die Regel dieselbe ist, wie für nicht registrierte Schiffe (vgl. z. B. oldenb. A.G. z. F.G.G. v. 15. V. 1899 § 7), verkennt Matthiafs, Lehrb. d. Bürgerl. Rechts[3] I § 39 unter A.

[3] B.G.B. 1259, 1272, s. darüber unten § 12.

[4] C.P.O. 864, 865, 869, 870; Zw.G. 162 ff. Dagegen sind auch registrierte Schiffe in Ansehung der Arrestanlegung (C.P.O. 931), und ihre Parten auch in Ansehung der Zwangsvollstreckung (C.P.O. 858) nicht immobilisiert.

[5] H.G.B. 761 (vgl. 696, 725, 751), B.G.B. 1268.

[6] B.G.B. 2369. F.G.G. 73, bes. Abs. 3 Satz 2.

Digitized by Google

Gesetzen mit Wirkung für das im Inlande befindliche Vermögen für tot erklärt werden soll.

Dafs die Anwendung liegenschaftsrechtlicher Normen in diesen Fällen an die Vorbedingung der Registrierung geknüpft ist, ist begreiflich, wenn auch kaum durchweg gerechtfertigt[1]. Ungerechtfertigt aber ist, dafs nicht im Zusammenhange hiermit die Erlangung der Registrierung in demselben Umfange gesetzlich ermöglicht worden ist, in dem das Bedürfnis der Immobilisierung besteht Das ist offenbar nur unterblieben, weil die Verwendung der bestehenden Schiffsregister auch zu privatrechtlichen Zwecken dem älteren Landesrechte entsprach und so die reichsrechtliche Neuordnung ganz wesentlich erleichterte[2]. Dafs aber das zugrundeliegende Prinzip unrichtig ist, hat die Reichsgesetzgebung selbst in zwei Gruppen von Vorschriften zum Ausdruck gebracht. Einmal sind in Ansehung der Zwangsvollstreckung solche Seeschiffe, die wegen Nichtbesitzes des Flaggenrechts nicht registrierungsfähig sind, im Prinzip den registrierten rechtlich gleichgestellt worden[3]. Sodann ist im Bereiche der Binnenschiffahrt die Immobilisierung der Schiffe in viel weiterem Umfange teils bewirkt, teils der Landesgesetzgebung ermöglicht worden. Hier ist die Ein-

[1] Vgl. hinsichtlich der Zwangsvollstreckung Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 29 f., Arch. f. bürgerl. R. IV 124 ff., Z. f. H.R. XLVI 89 ff. gegen Mot. z. Entw. d. Zw.V.G. (1889) S. 77 f., Denkschr. (1897, Berlin, Heymann) S. 109.

[2] Das kann auch jetzt nur als Vermutung geäufsert werden. Die Reichstagskommission, die zur Erledigung des ganzen Seerechts in erster Lesung nicht einmal eine Sitzung gebraucht hatte (Z. XLVI 288 Anm. 2), ist auch in zweiter Lesung über die mittlerweile (Z. XLVI 286 ff.) angeregte Frage stillschweigend zur Tagesordnung übergegangen (Verhdll. d. Reichstags 9. Legisl.-Per. 4. Sess. Anlagebd. 7 Nr. 735 S. 3869, 3931.)

[3] Zw.V.G. 171. Das Gesetz spricht von ausländischen Schiffen, es können damit aber nur nichtdeutsche, d. h. zur Führung der deutschen Reichsflagge nicht berechtigte Schiffe gemeint sein; denn selbstredend mufs § 171 auch gelten, wenn das Schiff nicht die deutsche, aber auch keine ausländische Flagge zu führen berechtigt ist. (Zu eng verstehen Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 546, und die dort Angeführten unter einem ausländischen ein einem Ausländer gehöriges Schiff; es genügt ja, dafs das Schiff nicht im ausschliefslichen Eigentum von Reichsangehörigen steht.) Ferner ist es ungenau, wenn das Gesetz von einem Schiffe spricht, „das, wenn es ein deutsches Schiff wäre, in das Schiffsregister eingetragen werden müfste"; zu ergänzen ist: „um das Recht zur Führung der Reichsflagge ausüben zu dürfen". Endlich hätte neben den die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe allein dem Immobiliarrecht unterstellenden Vorschriften der C.P.O. (besonders § 864) die Abweichung des § 171 nicht ignoriert werden sollen.

Digitized by Google

tragungsfähigkeit reichsgesetzlich weder auf deutsche, noch auf die zum Erwerbe durch die Binnenschiffahrt bestimmten und einzelne Klassen anderer Schiffe beschränkt. Das reichsgesetzliche Minimum der Tragfähigkeit zu registrierender Schiffe (B.Sch.G. 119) kann durch Bestimmungen der Landesregierungen beseitigt werden (§ 128). Die reichsgesetzlich vorgesehene Eintragung ist überdies durch Statuierung einer Anmeldepflicht des Schiffseigentümers gesichert (§§ 122, 123, 127). Es bleibt nur zu wünschen, dafs nach dem Vorbilde des Binnenschiffsregisters ein die privatrechtlichen Funktionen der Eintragung von der Frage des Flaggenrechts trennendes Register auch für Seeschiffe geschaffen werde.

III. Teile und Zubehör. § 3.

Das Schiff ist eine einheitliche Sache, ein Sachindividuum. Es ist durch menschliche Tätigkeit aus Gegenständen zusammengesetzt, die vorher je für sich oder wiederum bereits in der Verbundenheit selbständige Sachen waren, nach ihrer Zusammenfügung aber im Anschlufs an die natürliche Anschauung auch von der Rechtsordnung nicht mehr als nur verbundene Sachen, sondern als Teile einer zusammengesetzten Sache betrachtet werden[1]. Als solche sind namentlich zu nennen der Rumpf[2], das Deck[3], die Masten[4], das Steuerruder, die Segel, die Metallhaut[5], die Maschine der Dampf-

[1] Vgl. im allgemeinen Dernburg, Pandekten I § 68; Regelsberger, Pandekten I § 97; Gierke, Deutsches Privatrecht I § 31, S. 273 f. R.O.H.G. 1 191 — l. 30 pr. D. XLI 3, l. 36 D. XXI 2.

[2] „Schiffskörper": H.G.B. 853 Ziff. 2, Seem.O. 109; franz. corps (cors de la nau schon im Cons. 187, 239, 243, ferner Guidon I 3, 4, V 23 und sonst, Ord. de la mar. II 1, 17, 19 usw. — die Vorstellung des Schiffes als eines Körpers hervortretend in der Bezeichnung der Teile als quasi membra navis bereits bei Alfenus: l. 44 D. XXI 2), span. casco, ein in der Sprache des Versicherungsverkehrs zu allgemeiner Verwendung gelangter Ausdruck, s. schon Sevilla V. d. casa de la contrat. 1556 c. 32 (Pard. VI 79), Amsterdam 1693 Art. 1 (ebd. IV 147), 1699 Art. 1 (ebd. 149). Besondere Bedeutung eines Teils des Rumpfes, des Kiels, l. 61 D. VI 1, l. 24 § 4 D. de leg. I — s. auch unten S. 35 Anm. 4; nach dem Schiffsboden wird in älteren hansischen und holländischen Quellen ganz gewöhnlich das Schiff selbst benannt.

[3] Prot. IV 1759 f., 1868 ff., York and Antwerp R. 1, H.G.B. 566, 708 Ziff. 1, 723 Abs. 3 und sonst.

[4] L. 242 pr. D. de V. S. Rechtlich relevant das velificari tam longe a portu, ita ut lignum quod dicitur mast videri non poterit: Flensburger St.R. v. 1284 Art. 66.

[5] H.G.B. 710 Abs. 2, vgl. Prot. VI 2707.

Digitized by Google

schiffe[1]. Die Frage, inwieweit Teile des Schiffs den Gegenstand von Rechtshandlungen und besonderen Rechten bilden können, beantwortet sich nach den Regeln des allgemeinen bürgerlichen Rechts[2].

Da das Schiff etwas anderes ist als die Summe seiner Teile, kann es dasselbe bleiben, wenn diese wechseln[3]. Das ist im Falle wiederholter Reparatur selbst in der Weise möglich, dafs ursprüngliche Bestandteile im Schiffe nicht oder im wesentlichen nicht mehr vorhanden sind. Andererseits kann unter Umständen die einmalige Zerlegung ein neues Schiff an die Stelle des alten treten lassen, auch wenn erhebliche Teile des letzteren bei dem Neubau Verwendung finden. Es entscheidet die Verkehrsanschauung[4].

Um bestimmungsgemäfs verwendet werden zu können, bedarf das Schiff — je nach seiner Art in sehr verschiedenem Umfange und in sehr verschiedener Weise — der Unterstützung durch andere Sachen, die, ohne ihrer selbständigen Existenz verlustig zu gehen, in wirtschaftliche Abhängigkeit von ihm treten. Von alters her ist diese Abhängigkeit auch zu rechtlicher Anerkennung gelangt. Das Schiff ist eine von den Sachen, bei welchen das Zubehör von jeher eine besonders wichtige Rolle spielt[5]. In den Quellen zumal des Mittelalters wird es mit den Teilen des Schiffs meist zusammen und aus naheliegenden Gründen häufig ohne scharfe Trennung erwähnt[6]. Aber auch moderne Gesetze sondern Teile

[1] Über Eigentumserwerb des Schiffseigentümers an dem eingebauten Kessel (jetzt B.G.B. 947 Abs. 2) s. Hans. G.Z. XIV (1893) S. 123².

[2] Vgl. Gierke, Deutsches Privatrecht I 274; Regelsberger, Pandekten I 367 f., 385 f.; Windscheid-Kipp, Lehrbuch d. Pandektenrechts⁸ I § 138. Rechtsstreit über den Verkauf eines auf dem Schiffe befindlichen Mastes Lüb. U.B. III Nr. 568 (a. 1366 Dortrecht).

[3] Eben des Schiffs bedienen sich die römischen Juristen mit Vorliebe als Beispiels bei der Erörterung der hiermit zusammenhängenden Rechtsfragen: l. 76 D. V 1, l. 10 § 7 D. VII 4, l. 24 § 4 D. de leg. I (auch l. 61 D. VI 1), l. 83 § 5 D. XLV 1, l. 98 § 8 D. XLVI 3. Über das Problem der Identität und der Neuheit überhaupt O. Fischer in Breslauer Festgabe f. Jhering (1892), Hölder in Jherings Jahrbb. XLII S. 2 ff.

[4] Bekker, System des heut. Pandektenrechts I 293; Regelsberger, Pandekten I 374; Pöhls I 44 f.; Lewis-Boyens I 125 f. Nach Chile 826 (vgl. Columbia 8, Honduras 824, Salvador 746) gilt das zerlegte und, wenn auch aus denselben Materialien, wieder zusammengesetzte Schiff als neues. Die ältere Lehre mafs auf Grund einiger der oben (Anm. 3) genannten Stellen dem Verbleiben des alten Kiels entscheidende Bedeutung bei. So auch noch Hintze, Hannov. Seerecht (1859) S. 9; Kist V 12 f.; Griech. Kassationshof Rev. X 348.

[5] Vgl. Kohler, Jherings Jahrbb. XXVI 128 f., wo jedoch die Zurückführung auf die Immobilisierung der Schiffe nicht begründet ist.

[6] Vgl. z. B. Verkauf von Schiff mit Zubehör Lüb. U.B. VII Nr. 289. 434

Digitized by Google

und Zubehör des Schiffes nicht immer so scharf[1], wie dies im Anschluſs an das bisherige deutsche Recht[2] nun auch das B.G.B. tut. Seine Begriffsbestimmung ist auch für die Abgrenzung des Schiffszubehörs maſsgebend[3]. Das geltende H.G.B. enthält keine besondere Definition des Schiffszubehörs mehr. Die einschlägige Vorschrift des A.D.H.G.B.[4], die gegenüber dem partikulär verschiedenen bürgerlichen Recht das Zubehör für Kauffahrteischiffe einheitlich bestimmt hatte, ist als überflüssig neben B.G.B. 97 in Wegfall gekommen[5].

(mit tawe vnde takele vnde mit alle siner tobehoringe twisschen vlogele vnde kele), VIII Nr. 187, 207, 594, Lörsch u. Schröder, Urkunden[2] Nr. 307, Tab. v. Amalfi 63, Genueser Urk. v. 1248 (Hist. patr. mon. chart. II Nr. 1882); Legierung von skip med raa ok ollum ræiða Dipl. Norveg. II 395, vgl. Dipl. Suec. V Nr. 4074; Versicherung: niederländ. V. Karls V. v. 1549 Art. 20 (Pard. IV 42); Haftung für Kollisionsschaden: Hamburg. ältest. Schiffsr. 33, 34, St.R. v. 1417 P. 48, 49, vgl. Stat. v. 1603 II 17, 7 u. 8; Beschlagnahme: Liv-, Esth- u. Curl. U.B. Nr. 919; Zubehör einer Schiffspart: Lüb. U.B. VIII Nr. 332: tosprake . . . vmme en drudde part schepes vnde syne tobehorynghe. S. auch Dipl. Island. IV Nr. 516 (a. 1431). — Über das römische Recht s. Kohler, Jherings Jahrbb. XXVI 129 f., im allgemeinen ebd. S. 9 ff.

[1] Vermengung von Teil und Zubehör z. B. Italien 480, Rumänien 490, Portugal 485. Die französische Jurisprudenz (so Lyon-Caen et Renault V nr. 93, Laurin, Précis nr. 4 u. a. — vgl. auch Lewis-Boyens I 147 Anm. 3) faſst Teile und Zubehör unter den „agrès et apparaux" zusammen; die Gesetzgebung (Code 200, 315, 334, vgl. schon Ord. III 5, 2, III 6, 7; loi sur l'hypoth. marit. v. 10. VII. 1885 Art. 4) bietet hierfür wenigstens keinen zwingenden Anlaſs, da sie zwar Zweifel darüber bestehen läſst, was zu den „agrès et apparaux" gehört, diese aber deutlich dem Schiffe selbst als „accessoires" gegenüberstellt. S. übrigens auch Jacobs I nr. 11 (der Mast und Steuerruder zu den „agrès et apparaux" zählt, obwohl er den Begriff der letzteren aus A.D.H.G.B. 443 bestimmt).

[2] Daſs die Unterscheidung von Schiffsteilen und Schiffszubehörungen nicht von praktischer Bedeutung sei, „da die einen wie die anderen dem Ganzen des Schiffs folgen", behauptet Lewis, Handbuch, S. 19 Anm. 7, Seerecht[2] I 33 Anm. 1 a. E.

[3] Die Mehrzahl der fremden Gesetze (vgl. aber namentlich Chile 824, Argentinien 856, Italien 480, Portugal 485) enthält keine allgemeine Begriffsbestimmung des Zubehörs. Für Skandinavien ist die des Entw. v. 1887 § 6 (dazu Pappenheim, Z. f. vergl. Rechtswiss. IX 87 f.) gestrichen worden, weil eine einheitliche Bestimmung nicht angängig sei (s. die Mitteilungen bei Afzelius, Sjölagen [1891] zu § 268). Die englische Jurisprudenz behandelt die Frage vornehmlich mit bezug auf die Veräufserung des Schiffes (s. aber auch the Dundee) und insoweit als Auslegungsfrage vgl. Abbott S. 32 ff., Maclachlan S. 32 ff., s. auch Parsons[6] II 408.

[4] Art. 443 Abs. 1. Vgl. preuſs. Entw. I 429, Berl. Prot. S. 115 f., Entw. II 391 Abs. 1, Mot. S. 217, Prot. IV 1486 ff., Entw. I. Lsg. 404, Prot. VIII 3704 f.

[5] Denkschr. z. d. Entw. e. H.G.B. S. 277. Die damit gegebene Änderung

Digitized by Google

Darnach sind Schiffszubehör diejenigen beweglichen Sachen, welche dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffs zu dienen bestimmt sind und zu ihm in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen, es sei denn, dafs sie im Verkehre nicht als Zubehör angesehen werden[1]. Teil und Zubehör sind hiernach im Gesetze auf das schärfste voneinander geschieden: der Teil ist keine Sache, das Zubehör ist stets eine solche[2]. Zwischen wesentlichen und unwesentlichen Bestandteilen besteht in dieser Beziehung kein Unterschied[3]. Die Anwendung des Gesetzes macht keine Schwierigkeiten, soweit es sich um Gegenstände handelt, die mit dem Schiffe nicht mechanisch verbunden sind, sondern als körperlich selbständige Sachen fortbestehen. Zweifel aber ergeben sich daraus, dafs nicht durch jede mechanische Verbindung mit einer anderen die Eigenschaft einer Sache als solcher aufgehoben wird. Man braucht nur an Maschine und Masten des Schiffs, an Kompafs und Anker zu denken, um zu erkennen, wie schwer die Grenze hier zu ziehen ist. Das Gesetz gibt keine Antwort auf die Frage, wann die mit einer anderen verbundene Sache fortfährt oder aufhört, eine Sache zu sein. Die Verkehrsanschauung mufs hier einer auf die Gewinnung angemessener Ergebnisse bedachten Gesetzesauslegung unterstützend zur Seite stehen.

Da nur körperliche Gegenstände Sachen im Sinne des B.G.B. sind, ist schon hierdurch, wie freilich auch ohne dies anzunehmen wäre[4], die Fracht aus dem Bereiche des Zubehörs ausgeschlossen[5].

---

wird von der Denkschrift (s. auch Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 258) als nur formal behandelt. Indessen ist eine materielle Rechtsänderung in der Vorschrift des § 97 Abs. 1 Satz 2 enthalten, gleichviel in welchem Sinne man dieselbe verstehen mag (vgl. dazu unten Anm. 2).

[1] Hierzu s. Schlofsmann in Jherings Jahrbb. XLI 289 ff., andererseits Dochnahl, Deutsche Juristenzeitung 1902, S. 292 f.

[2] Es ist eine Tautologie, wenn § 97, nachdem er als Zubehör bewegliche Sachen bezeichnet hat, von ihnen noch sagt (vgl. Prot. z. B.G.B. III 19), dafs sie nicht Bestandteile der Hauptsache sein dürfen.

[3] Verdunkelt bei Schaps Anm. 2 zu § 478. Auf die Entbehrlichkeit oder Unentbehrlichkeit kann die Unterscheidung von Zubehör und Bestandteil nicht gegründet werden, wie dies von Rassow (Gruchots Beiträge XLIII 523 f.) mit bezug auf Masten und Taue eines Seeschiffes geschieht (s. auch Lewis-Boyens I 147 und schon Labeo bei Javolenus l. 242 pr. D. L 16); die Bestandteile können unwesentlich, das Zubehör kann unentbehrlich sein.

[4] Vgl. auch H.G.B. 756, 755 Abs. 1: Das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger an Schiff und Zubehör erstreckt sich „aufserdem" auf die Bruttofracht usw.

[5] S. auch Prot. z. B.G.B. III 503. Die gegenteilige Vorschrift des preufs. Entw. II 391 Abs. 2 (Mot. S. 217 f., Berl. Prot. 116 gegen Entw. I 429 Abs. 2)

Digitized by Google

Was Zubehör des Schiffes sein soll, mufs dessen wirtschaftlichem Zwecke zu dienen bestimmt sein. Den wirtschaftlichen Zweck des Kauffahrteischiffs bildet der Erwerb durch die Seefahrt. Jede Sache, die den Erwerb eines Schiffes durch die Seefahrt zu fördern bestimmt ist, ist seinem wirtschaftlichen Zwecke zu dienen bestimmt. Das gilt einmal für solche Sachen, die zur Ermöglichung oder Erleichterung der jenen Erwerb vermittelnden Seefahrt[1] bestimmt sind. So z. B. Anker und Ankerketten (§§ 706 Nr. 1, 710 Abs. 2 und 3, 872), Lot und Log, Kompafs, Signalapparate (Glocken, Laternen, Flaggen, Raketenapparate, Kanonen), an Bord zu führende Exemplare von Gesetzen[2] und Schiffspapiere (Zertifikat, Mefsbrief, Tagebuch, Schiffsinventar). Nicht minder aber sind dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffes zu dienen bestimmt diejenigen Sachen, welche zur Ermöglichung oder Förderung des Erwerbs dienen sollen, den das Schiff durch die Seefahrt zu machen bestimmt ist. Dahin gehören z. B. die besonderen Ausrüstungsgegenstände, mit denen Fischereifahrzeuge und Walfischfänger, Schlepp- und Bergungsschiffe um dieser ihrer Zwecke willen versehen sind[3].

---

beruhte nur auf unrichtiger Formulierung eines allgemeinen Prinzips zwecks Gewinnung einer dann im Art. 441 (jetzt § 476) getroffenen Einzelentscheidung. Vgl. Prot. IV 1490 ff., 1604, VI 2847, 2914; Ehrenberg S. 249; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 34 f.; Haekel, Z. f. H.R. LIV 66 ff. Die Ausführungen in Hans. G.Z. XV (1894) Nr. 32 S. 95 f., dafs die Fracht nach deutschem Rechte nicht Zubehör sei, aber angesehen und behandelt werde, als ob sie dies sei (worin besteht da ein Unterschied?), gingen auch für das damalige Recht zu weit; gegenwärtig treffen sie überhaupt nicht mehr zu. — Die Fracht als fructus navis in l. 29 D. V 3, l. 62 D. VI 1, s. auch B.G.B. 99 Abs. 3 und dazu Eck, Vorträge über das Recht des B.G.B.[1], [2] I 111; ferner Lyon-Caen et Renault V nr. 98, 146.

[1] Zu dieser gehört aber nicht nur die Bewegung des Schiffes auf der See selbst, sondern auch das der Natur der Sache nach zeitweilig an die Stelle der Bewegung tretende Verweilen sei es auf der See oder in den an sie grenzenden Gewässern. Vgl. auch Schaps Anm. 3 zu § 478.

[2] Vgl. z. B. Seem.O. 133 (Wagner I 381), R.G. betr. die Stellenvermittelung f. Schiffsleute v. 2. VI. 1902 § 10 (R.G.Bl. S. 217). S. bereits Ancona stat. urb. II 90 (Pard. V 204), stat. mar. v. 1397 r. 21, 37, 78 (ebd. 136, 147, 179 f.), Hans. Rec. v. 1614 XV 2 u. a. m.

[3] Boyens I 149 zählt solche Gegenstände nicht zum Zubehör. Er beruft sich dafür auf die Worte „bei der Seefahrt" im Art. 443 und darauf, dafs das neue H.G.B. nichts ändern wolle. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Fassung des Art. 443 wirklich für Boyens' Ansicht spricht. Wenn dem so wäre, würde für das geltende Recht daraus nichts zu folgern sein. Im Sinne des § 97 B.G.B. ist als der wirtschaftliche Zweck eines Fischereidampfers

Digitized by Google

Der wirtschaftliche Zweck, dem das Zubehör dienen soll, muſs der des Schiffes sein. Als Gegensatz dazu ist die Bestimmung einer Sache für den Gebrauch an Bord befindlicher Personen zu denken[1]. Dies darf nicht in dem Sinne verstanden werden, als würde die Zubehöreigenschaft dadurch ausgeschlossen, daſs die betreffende Sache überhaupt für den Gebrauch gewisser an Bord befindlicher Personen bestimmt ist. Denn der wirtschaftliche Zweck des Schiffes kann doch immer nur durch die Tätigkeit der es bedienenden Personen erreicht werden, und ebenso läſst sich die Bestimmung des Zubehörs, diesem Zwecke zu dienen, ohne eine solche Tätigkeit höchstens vorübergehend verwirklichen[2]. Worauf es ankommt, das ist vielmehr, ob eine Sache mit dem Schiffe unmittelbar in Verbindung gesetzt ist, so daſs die auf dem Schiffe befindlichen, zumal die es bedienenden, Personen sie auf Grund dessen gebrauchen können, oder ob die Sache ein Bedürfnis zunächst nur bestimmter Personen, wenn auch ein durch die Verwendung des Schiffes entstehendes, Bedürfnis zu befriedigen bestimmt ist[3].

Nach Art. 443 Abs. 1 A.D.H.G.B. gehörten zum Zubehör nur solche Sachen, die zum bleibenden Gebrauch des Schiffs bei der Seefahrt bestimmt sind. Nicht Zubehör waren darnach die zwar zum Gebrauch des Schiffes, aber nur vorübergehend, insbesondere für eine einzelne Reise bestimmten Sachen[4], wie der vorübergehend genommene Ballast oder die zu Nachweisungen betreffs vorübergehend an Bord befindlichen Personen dienenden Urkunden[5]. Es entsteht die Frage, ob hiervon durch den an die Stelle des Art. 443

---

ganz gewiſs nicht die Seefahrt schlechthin, sondern eben der durch sie vermittelte Fischfang anzusehen.

[1] Vgl. Mot. z. B.G.B. III 62.

[2] Es kann daher den zur Ausübung des Fischfangs bestimmten Gerätschaften eines Fischereifahrzeugs die Zubehöreigenschaft nicht mit Lewis Seerecht[2] I 34 um deswillen abgesprochen werden, weil sie für den Gebrauch nicht des Schiffes, sondern der Besatzung bestimmt seien. Das wäre mit gleichem Rechte von allem Zubehör zu sagen. Man denke z. B. an nautische Instrumente (vgl. Boyens I 148), Rettungswerkzeuge (wie Schwimmgürtel) Schiffsapotheken.

[3] Daher sind das Chronometer des Kapitäns und die Apotheke des Arztes, die ihnen persönlich gehören, nicht Zubehör. Gegen die Zubehörqualität des Chronometers überhaupt Lewis, Handbuch, S. 20 Anm. 12; Desjardins I nr. 38; a. M. norweg. Mot. 1890 S. 345. Über die Schiffskasse Heck, Groſse Haverei, S. 384.

[4] Prot. IV 1486 ff.

[5] Vgl. bereits Hans. U.B. I Nr. 101 (a. 1213), Lüb. U.B. II 1 Nr. 22 (1251), H.R. B V Nr. 736 (a. 1465).

Digitized by Google

Abs. 1 getretenen § 97 B.G.B. etwas geändert worden ist. Er fordert zunächst positiv nur, daſs das Zubehör dem wirtschaftlichen Zwecke der Hauptsache zu dienen, nicht auch, daſs es ihm dauernd oder bleibend zu dienen bestimmt sei, fügt dann aber negativ hinzu, daſs die vorübergehende Benutzung einer Sache für den wirtschaftlichen Zweck einer anderen die Zubehöreigenschaft nicht begründe. Ihrer Fassung nach würde diese Vorschrift von der des Art. 443 Abs. 1 insofern sachlich abweichen, als sie eine nicht nur vorübergehende Benutzung, nicht eine bleibende Bestimmung zur Benutzung für den wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache beim Zubehör fordert. Es muſs indessen eine Ungenauigkeit der Fassung und somit in der Sache Übereinstimmung mit dem Gedanken des Art. 443 angenommen werden[1].

Auch verbrauchbare Sachen können zum bleibenden Gebrauche des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt sein. Können sie auch nur einmal zur Verwendung gelangen, so vermögen sie doch dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffes dauernd schon dadurch zu dienen, daſs sie für den Bedarfsfall zur Verfügung stehen. Beispiele bieten die Signalraketen und die Medikamente der Schiffsapotheke. Deshalb kann jedenfalls nicht allgemein der Munition und dem Proviant die Zubehöreigenschaft um deswillen abgesprochen werden[2], weil sie nicht zum dauernden Gebrauche des Schiffes, sondern nur für eine einzelne Reise bestimmt seien. Das wird für die Munition regelmäſsig nicht zutreffen und gilt für den Proviant — man denke an eiserne Bestände von Konserven u. dgl. — mindestens nicht ausnahmslos. Die Frage der Zubehöreigenschaft muſs deshalb für beide nach den allgemeinen Grundsätzen beantwortet werden. Sie werden allerdings für den Proviant regelmäſsig zur Verneinung jener Frage führen[3]. Indessen darf nicht unbeachtet bleiben, daſs

[1] Der erste Entwurf des B.G.B. 789 Abs. 1 stimmte mit Art. 443 in der hier zur Erörterung stehenden Beziehung genau überein (dazu Mot. III 62). Die Protokolle der 2. Lesung (III 17 ff.) geben keinen Aufschluſs über den Grund der in dieser Beziehung vorgenommenen Änderung. Seinem Wortlaute nach verstanden wäre Abs. 2 Satz 1 des § 97 völlig selbstverständlich und neben Abs. 1 überflüssig. Denn die vorübergehende Benutzung einer Sache für den wirtschaftlichen Zweck einer anderen würde ihre Bestimmung, demselben zu dienen, zwar unter Umständen vermuten lassen, niemals aber ersetzen können.

[2] So Lewis, Seerecht[2] I 34 (Boyens I 148), Handbuch, S. 19 f.; vgl. auch Ehrenberg S. 247 Anm. 22; Braband a. a. O. S. 36; Schaps Anm. 5 zu § 478.

[3] Die im Texte vertretene Meinung ist die der H.G.B.-Kommission (Prot.

Digitized by Google

das H.G.B. selbst an zwei Stellen von einer anderen Auffassung ausgeht. Im § 534 Abs. 4 wird dem Verkaufe von entbehrlichem Schiffszubehör durch den Schiffer derjenige von entbehrlichen Schiffsvorräten zurseite gestellt, unter denen aufser dem Proviant freilich auch Kohlen u. dgl. zu verstehen sind. Ferner werden in den Vorschriften über die grofse Haverei die Kriegs- und Mundvorräte des Schiffes nicht zu seinem Zubehör gerechnet. Das Schiff ist mit dem Schaden an seinem Zubehör vergütungsberechtigt (§§ 709, 710) und beitragspflichtig (§ 717). Die Kriegs- und Mundvorräte aber tragen zur grofsen Haverei nicht bei (§ 723 Abs. 1, dazu Abs. 2 Satz 2), und wenn sie selbst geopfert oder in grofser Haverei beschädigt worden sind, wird die Vergütung für sie nach Mafsgabe der für aufgeopferte oder beschädigte Güter geltenden Vorschriften (§§ 711 ff.) gewährt (§ 723 Abs. 2 Satz 1). Es wird aber aus den Bestimmungen der §§ 534 und 723 ein allgemeiner Schlufs in dem Sinne nicht gezogen werden dürfen, dafs Kriegs- und Mundvorräte auch in anderen Beziehungen (wie Veräufserung und Verpfändung des Schiffes oder Haftung für die Schiffsgläubiger[1]) nicht Zubehör des Schiffes wären, wenn die Voraussetzungen des B.G.B. 97, vielleicht auch des H.G.B. 478 Abs. 2[2], bei ihnen zutreffen.

Die Bestimmung, dem wirtschaftlichen Zweck einer anderen zu dienen, kann einer Sache nur durch eine Willensaktion gegeben werden[3]. Voraussetzung dafür ist, dafs die Sache ihrer Art nach überhaupt sich dazu eignet, jene Bestimmung zu erfüllen[4]. Die mafsgebende Willensaktion aber mufs gerichtet sein auf Herstellung des bezeichneten Verhältnisses eben zwischen der Sache, die dadurch — kraft objektiven Rechts — Zubehör werden, und der Sache, deren Zubehör sie werden soll. Sie ist von derjenigen Willensaktion scharf zu trennen, die etwa schon bei der Herstellung der Sache für deren Gestaltung mafsgebend und nur darauf gerichtet

IV 1488 ff.). Sie ist in dem Schweigen des Gesetzes zum Ausdruck gebracht gegenüber dem Antrage (Prot. IV 1486), den § 5 des österr. Entw. aufzunehmen, der Lebensmittel, Munition und andere Vorräte vom Zugehör ausdrücklich ausschlofs. — Die französische Jurisprudenz zählt die Munition zum Zubehör, während sie betreffs des Proviants geteilter Ansicht ist; vgl. Dufour II Nr. 527, 529; Cresp I 54; Laurin(-Cresp I 55 f., Précis p. 7); Desjardins I Nr. 38; Lyon-Caen et Renault V nr. 96, 97.

[1] Hinsichtlich dieser s. dagegen Skand. 268 Abs. 2.

[2] S. unten S. 46, dazu Prot. IV 1488.

[3] Regelsberger, Pandekten I 388.

[4] Insoweit zutreffend R.G.C.S. XV Nr. 50 S. 216.

Digitized by Google

ist, eine Sache entstehen zu lassen, die überhaupt Zubehör zu werden bestimmt ist. Beide Willensaktionen sind häufig mit einander verbunden[1]. Aber sie können auch tatsächlich getrennt sein[2], und sie brauchen nicht beide vorhanden zu sein: die zur Begründung der Zubehöreigenschaft erforderliche Bestimmung kann auch einer Sache gegeben werden, die an sich nicht dazu bestimmt ist, im Dienste einer anderen ihre Verwendung zu finden[3].

Die Willensaktion, vermöge deren eine Sache die Bestimmung erhält, dem wirtschaftlichen Zweck einer anderen zu dienen, ist an und für sich nicht auf Herbeiführung rechtlicher Folgen gerichtet. Sie hat nur die Herstellung einer wirtschaftlichen, also tatsächlichen, Beziehung zwischen den beiden Sachen zum Gegenstande, wenngleich sie damit die wichtigste Voraussetzung für den Eintritt eines die Rechtslage der Zubehörsache nachhaltig beeinflussenden Verhältnisses schafft. Je nachdem das eine oder das andere Moment mehr Beachtung findet, wird die Frage sehr verschieden beantwortet, von wem die maßgebende Willensäußerung wirksam ausgehen kann[4]. Da diese, wenn auch im Interesse der Hauptsache, so doch zunächst nur mit bezug auf das Zubehör erfolgt, kann sie auch von einem Nichteigentümer der Hauptsache ausgehen. Nicht einmal Besitz oder Benutzung der letzteren auf grund eines Rechtstitels ist zu fordern. Auch der Seeräuber oder Kaptor kann ein ihm gehöriges Boot zum Schiffszubehör machen, was im Falle der Wiedernahme des Schiffes von Bedeutung wäre[5].

---

[1] So wenn jemand, der sich ein Schiff baut, zugleich das Zubehör herstellt.

[2] Beispiel: Ein Anker wird selbständig hergestellt und dann für ein bestimmtes Schiff erworben.

[3] Beispiel: Ein Ruderboot wird für ein Schiff erworben, ohne von vornherein als Schiffsboot gebaut zu sein.

[4] Diese Frage muß von der anderen getrennt gehalten werden, wer das der Bestimmung des Zubehörs entsprechende, räumliche Verhältnis desselben zur Hauptsache herzustellen vermag (vgl. unten S. 44). Wenn z. B. Matthiaß, Lehrb. d. Bürgerl. Rechts[3] I 153 sagt, den Bestimmungsakt könne nur der Eigentümer oder der Besitzer der Hauptsache vornehmen, scheint dies auf einer Vermengung beider Fragen zu beruhen.

[5] Vgl. im allgemeinen Mot. z. B.G.B. III 62. — Dagegen meint Boyens I 149 f.: „Ihre Bestimmung als Zubehör (sc. des Schiffes) können die Sachen nur von dem Reeder (auch dem Ausrüster Art. 477 . . .) oder dem Schiffer erhalten." Zunächst hätte hier nicht der Reeder, sondern der Eigentümer des Schiffes genannt werden sollen, da die Bestimmung einer Sache zum Zubehör auch für ein zwar zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmtes (§ 474), aber seinem Eigentümer noch nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt dienendes (§ 484) Schiff erfolgen kann. Sodann hätte dem Reeder nicht der Ausrüster

Digitized by Google

Zweifelhafter ist, in welchem Verhältnis jemand zu einer Sache selbst stehen mufs, um sie für den dauernden Dienst einer andern bestimmen zu können. Dem Schweigen des Gesetzes läfst sich eine sichere Entscheidung nicht entnehmen. Wohl aber ermöglichen die Vorschriften über die rechtliche Bedeutung der Zubehöreigenschaft einen Rückschlufs auf den Standpunkt, den das Gesetz in Ansehung ihrer hier in Rede stehenden Voraussetzung einnehmen mufs. An dieser Stelle dürfte Folgendes genügen[1]. Mit dem Schiffe ist in grofser Haverei sein Zubehör vergütungsberechtigt und beitragspflichtig (§§ 709, 710, 717, 706 Ziff. 1). Dem Kaskoversicherer fällt mit dem Schaden am Schiffe auch der Schaden am Zubehör zur Last (§ 821 Ziff. 2). Die Forderungen wegen der Kosten aus Bewachung und Verwahrung des Zubehörs gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers nach § 754 Ziff. 1 unter denselben Voraussetzungen, wie die das Schiff selbst angehenden. Das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich auf das Zubehör wie auf das Schiff (§ 755). In allen diesen Vorschriften kann die Meinung des Gesetzes nicht dahin gehen, dafs im einzelnen Falle die Frage, was Zubehör des Schiffes ist, mit Rücksicht darauf beantwortet werde, in welchem rechtlichen Verhältnis zu der betreffenden Sache gestanden habe, wer sie kraft seiner tatsächlichen Verfügungsgewalt für den dauernden Dienst des Schiffes bestimmt hat. Wie der Seeräuber sein eigenes Boot zum Zubehör des geraubten Schiffes machen kann, so kann auch der Schiffseigentümer das gestohlene Boot zum Zubehör seines Schiffes machen. Sonach mufs als Voraussetzung für die Entstehung der Zubehöreigenschaft genügen „die Willensbetätigung einer über die Hauptsache und das Zubehör tatsächlich verfügenden Person“[2]. Allerdings wird mit bezug auf einzelne Bestimmungen[3] noch inner-

---

auf Grund des Art. 477 (§ 510) gleichgestellt werden dürfen, da dieser Artikel, wie Boyens I 302 richtig bemerkt, nur auf die als Folgen des Reedereibetriebes, nicht auf die als Folgen lediglich des Schiffseigentums erscheinenden Rechte und Pflichten sich bezieht. — Interessant die Ablehnung einer Usance, vermöge deren die von Befrachtern und sonstigen Mitreisenden aufgestellten Schiffszelte (tendae galearum) als dem Verfügungsrecht des Patrons unterworfen angesehen wurden, im Stat. offic. Gaz. v. 1441 c. 45 (Pard. IV 497).

[1] Auf die Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts, denen die im Text vertretene Ansicht weitere Stützen entnehmen könnte, soll nicht eingegangen werden.

[2] Hölder, Komm. z. Allgem. T. d. B.G.B. (1900) Anm. 1d zu § 97; vgl. auch Cosack, Lehrb. d. Deutsch. bürgerl. Rechts[3] I § 41 unter II 1.

[3] B.G.B. 1265 Abs. 1, C.P.O. 865 Abs. 1.

Digitized by Google

halb des Schiffszubehörs eine Unterscheidung darnach gemacht, ob dasselbe in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt ist oder nicht. Aber es liegt auf der Hand, dafs dies hinsichtlich der begrifflichen Voraussetzungen der Zubehöreigenschaft nur zugunsten unserer Auffassung spricht.

Die Willensaktion, durch welche einer Sache die Bestimmung zum Zubehör gegeben wird, tritt der Regel nach nicht für sich selbständig, sondern in der tatsächlichen Stellung in den Dienst der Hauptsache zutage. Notwendig ist dies aber nicht; denn die Bestimmung für einen gewissen Zweck braucht mit der Verwendung für ihn nicht zusammenzufallen[1]. Andererseits genügt die Bestimmung einer Sache für den Dienst einer anderen nicht zur Begründung der Zubehöreigenschaft. Dazu ist nötig, dafs die Nebensache zur Hauptsache in einem jener Bestimmung entsprechenden, räumlichen Verhältnisse steht. Die Herstellung dieses Verhältnisses kann auf beliebige Art erfolgen; sie kann der Zweckbestimmung vorangehen oder nachfolgen, mit Rücksicht auf sie oder ohne dies stattfinden. Insbesondere braucht sie nicht auf einer Willensaktion, geschweige denn auf einer Willensaktion desjenigen zu beruhen, der jene Bestimmung getroffen oder zu treffen hat. Häufig aber wird durch die tatsächliche Stellung der Nebensache in den Dienst der Hauptsache gleichzeitig die Zweckbestimmung des Zubehörs zum Ausdruck gebracht und das ihr entsprechende, räumliche Verhältnis hergestellt werden. Aus dem Verwendungszweck des Schiffes ergibt sich, dafs dessen Zubehör durchaus regelmäfsig auf dem Schiffe selbst befindlich oder doch sonst mechanisch mit ihm verbunden sein wird. Aber das für die Zubehöreigenschaft erforderliche räumliche Verhältnis ist nicht erst dann gegeben, wenn die dem wirtschaftlichen Zwecke des Schiffes zu dienen bestimmte Sache an Bord verbracht oder sonst in körperliche Verbindung mit dem Schiffe gesetzt, sondern schon, wenn sie in eine ihre bestimmungsmäfsige Verwendung gestattende, räumliche Beziehung zum Schiffe gelangt, z. B. am Quai zwecks Anbordschaffung niedergelegt ist[2].

[1] A. M. Hölder a. a. O. Anm. 1c, der infolgedessen die beiden vom Gesetze einander koordinierten Erfordernisse der Bestimmung und der räumlichen Beziehung in ein Unterordnungsverhältnis bringt. Nach seiner Ansicht müfste die Herstellung des geforderten räumlichen Verhältnisses stets von der Absicht getragen sein, die eine Sache in den Dienst der anderen zu stellen. Das widerspricht aber dem Gesetze.

[2] Vgl. O.L.G. Breslau bei Mugdan u. Falkmann V Nr. 16d, R.G.C.S. LI Nr. 65; Planck, B.G.B.[3] I Anm. 3b zu § 97; a. M. Schaps Anm. 4 zu § 478; s. auch preufs. Entw. I 429 Abs. 1 (dazu Berl. Prot. S. 115 f.), II 391 Abs. 1.

Digitized by Google

Lediglich nach Maßgabe der dargelegten Vorschriften des § 97 B.G.B. beantwortet sich insbesondere auch die Frage, ob die Schiffsboote als Zubehör anzusehen sind. Dies brauchte nicht besonders hervorgehoben zu werden, wenn nicht H.G.B. 478 Abs. 1 die Bestimmung enthielte, daß „auch" die Schiffsboote Zubehör eines Schiffes sind. Der Form nach eigentümlich durch ihre stillschweigende Bezugnahme auf den § 97 B.G.B. ist die Vorschrift des § 478 Abs. 1 inhaltlich bedeutungslos. Das geht aus ihrer Entstehungsgeschichte klar hervor[1] und muß nur ihrer irreführenden Fassung wegen bestimmt betont werden. Auch die Schiffsboote sind nur dann Zubehör, wenn die allgemeinen Voraussetzungen der Zubehöreigenschaft bei ihnen gegeben sind. Hielt man gleichwohl die Beibehaltung der in Rede stehenden Vorschrift für erforderlich, so hätte sie ihren Platz nicht im H.G.B., sondern im B.G.B. finden müssen. Denn keinesfalls lag ein Grund vor, sie nur für die Boote von Kauffahrteischiffen auszusprechen. Unter denselben Voraussetzungen, wie diese, sind auch die Boote der zur Binnenschiffahrt bestimmten Schiffe Zubehör, obwohl das B.Sch.G. keine dem § 478 Abs. 1 H.G.B. entsprechende Vorschrift enthält. Und darüber hinaus wird beispielsweise die Frage, ob die Verpflichtung zur Veräußerung eines Schiffes auch auf dessen Boote (B.G.B. 314), das Vermächtnis eines Schiffes auf die zur Zeit des Erbfalls vorhandenen Boote als Zubehör sich erstreckt (B.G.B. 2164 Abs. 1), für alle Arten von Schiffen, wenn auch etwa nicht gleich, so doch nach gleichen Grundsätzen zu beantworten sein. Hinsichtlich der Kauffahrteischiffe selbst aber ist die Beibehaltung des § 478 Abs. 1 als einer Vorschrift eben des H.G.B. gleichfalls nicht gerechtfertigt. Denn wenn diese Vorschrift irgend einen selbständigen Inhalt hätte, würde sie die Zubehöreigenschaft der Schiffsboote ohne jeden inneren Grund unter Beschränkung eben auf diejenigen Vorschriften eigentümlich regeln, die im H.G.B. für das Zubehör von Schiffen enthalten sind. Für die ein-

[1] § 478 Abs. 1 gibt in etwas veränderter, übrigens nicht verbesserter, Gestalt den Art. 443 Abs. 2 A.D.H.G.B. wieder. In der Denkschrift wird die Abweichung als rein formell überhaupt nicht erwähnt. Art. 443 aber hatte nur der auf gewisse Äußerungen der römischen Quellen (l. 44 D. XXI 2, l. 29 D. XXXIII 7, auch l. 3 § 1 D. VI 1) gestützten Ansicht entgegentreten wollen, als seien Schiffsboote, weil nicht Nebensachen, auch ungeachtet des Vorliegens der sonstigen Erfordernisse kein Zubehör. Vgl. preuß. Entw. I 429, II 391 Abs. 1, Mot. S. 217, Prot. IV 1487 f., 1490, VIII 3705; s. auch Lewis, Seerecht[2] I 33 f.; Ehrenberg S. 248; Schaps Anm. 7 zu § 478 (gegen seine frühere Ansicht). Wie H.G.B. schon A.L.R. II 8 § 1398. S. ferner Cresp-Laurin I p. 56 ff.; Desjardins I nr. 37; Lyon-Caen et Renault V nr. 95.

Digitized by Google

schlägigen Bestimmungen anderer Gesetze, zumal des B.G.B., wäre jene Vorschrift nicht oder mindestens nicht direkt anwendbar.

Das Zubehörverhältnis besteht immer nur zwischen zwei Sachen. Unter den mehreren Zubehörstücken einer Hauptsache als solcher ist eine unmittelbare, rechtliche Beziehung nicht gegeben. Eine und dieselbe Sache kann gleichzeitig Zubehör einer anderen und Hauptsache für eine ihr Zubehör bildende, dritte Sache sein. Dagegen kann eine Sache nicht gleichzeitig Zubehör mehrerer anderer sein, weil sie bei einem Auseinandergehen der rechtlichen Schicksale dieser mehreren Sachen nur einer von ihnen folgen kann. Daher ist das Zubehör des Zubehörs nicht als solches auch Zubehör der Hauptsache seiner Hauptsache[1]. Wird das Schiff verkauft oder verpfändet, so folgen ihm zwar mit dem Boote auch dessen Ruder, aber nur weil sie als Zubehör des Bootes dessen rechtliches Schicksal teilen[2]. Wird das Schiff mit Ausschluſs des Bootes verkauft oder verpfändet, so werden dessen Ruder von Verkauf und Verpfändung nicht mitbetroffen.

Die Behauptung, daſs eine Sache Zubehör des Schiffes sei oder nicht sei, ist im Streitfalle nach allgemeinen Regeln zu beweisen. Der Umstand aber, daſs die Voraussetzungen für die Zubehöreigenschaft zum Teil nur durch bestimmte Willensrichtung der Beteiligten gegeben werden, ist geeignet, ungewöhnliche Schwierigkeiten für die Beweisführung im einzelnen Falle entstehen zu lassen. Dem wird nach deutschem Rechte für den regelmäſsigen Fall, daſs an Bord des Schiffes ein Verzeichnis über die zu ihm gehörigen Sachen (Schiffsinventar) geführt wird, durch eine gesetzliche Vermutung abgeholfen. Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind, werden im Zweifel als Zubehör des Schiffes angesehen[3]. Die Vorschrift gilt selbstverständlich für alle Fälle, in denen überhaupt die Zubehöreigenschaft rechtlich von Bedeutung ist. Sie knüpft an die Eintragung oder Nichteintragung in das Inventar keine materielle Rechtswirkung: Was Zubehör ist, ist dies auch ohne Eintragung; was Zubehör nicht ist, wird dazu nicht

---

[1] A. M. Cosack, Lehrb. d. dtsch. bürgerl. Rechts[3] I § 41 unter II 1: „Die Vorfenster sind Zubehör der Hauptfenster und damit des ganzen Hauses . . .“

[2] Für Zubehör des Schiffes (und zugleich des Bootes?) werden die Bootsruder von Gareis und Fuchsberger Anm. 27 zu Art. 443 gehalten.

[3] § 478 Abs. 2 (Art. 443 Abs. 3; dazu Berl. Prot. S. 116, preuſs. Entw. II 391, Mot. S. 217, Prot. IV 1485 ff., Entw. I. Lsg. 404 Abs. 2, Prot. VIII 3704 f.).

Digitized by Google

durch die Eintragung[1]. Die Vermutung knüpft sich nur an die Eintragung zugunsten der Zubehöreigenschaft. Es besteht umgekehrt keine Vermutung auf Grund der Nichteintragung für die Nichtzubehöreigenschaft. Die Vermutung gilt nur „im Zweifel". Sie wird daher[2] einmal durch einen auf beliebige Art zu führenden Gegenbeweis beseitigt, der auf das Fehlen positiver oder das Vorhandensein negativer Voraussetzungen der Zubehöreigenschaft gerichtet sein mufs. Sie greift sodann von vornherein nicht Platz, wenn ein Zweifel nach Lage der Umstände überhaupt nicht besteht, z. B. durch die Art der Eintragung selbst ausgeschlossen ist[3].

Die rechtliche Eigenart des Zubehörs gründet sich darauf, dafs es einerseits eine selbständige Sache, möglicher Gegenstand von Rechten ist, andererseits des selbständigen, wirtschaftlichen Zweckes ermangelt, dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache zu dienen bestimmt ist. Weil das Zubehör eine Sache ist, können Rechte, die an ihm vor Begründung der Zubehöreigenschaft bestanden haben, auch nach ihr fortbestehen[4], und ist auch die Entstehung neuer, die Hauptsache nicht ergreifender Rechte am Zubehör möglich[5]. Weil das Zubehör in wirtschaftliche Abhängigkeit zur Hauptsache gesetzt ist, nimmt es in weitem Umfange an deren rechtlichen Schicksalen teil. Für das Schiffszubehör kommen hier neben den Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts besondere seerechtliche in Betracht. Das Zubehör des Kauffahrteischiffes teilt, wie schon bemerkt (oben S. 43), dessen rechtliche Schicksale in Ansehung der Haftung kraft Schiffsgläubigerrechts, der Vergütungsberechtigung und Beitragspflicht in grofser Haverei, der Schadenstragung durch den Versicherer. Dafs die Verbodmung des Schiffes auch dessen Zubehör ergreift, ist im Gesetz zwar nicht ausdrücklich gesagt, aber deutlich vorausgesetzt[6]. Für solche Schiffe,

---

[1] Das Gegenteil behauptet mit Unrecht Levy, Het allg. duitsche H.W.B. S. 421 f. Anm. 2, auf Grund der — übrigens auch von Braband, Freiwillige Veräufserung (s. oben S. 9 Anm. 1), S. 34 f., mifsverstandenen — Bemerkungen in den Prot. IV 1488.

[2] Vgl. R.O.H.G. X 244, XIV 51, R.G.C.S. XXVIII 315.

[3] Braband a. a. O. S. 36.

[4] So namentlich das Eigentum; vgl. auch oben S. 44.

[5] Z. B. eines gesetzlichen Pfandrechts am Schiffsboote auf Grund einer Reparatur nach Mafsgabe des B.G.B. 647.

[6] Nach § 755 Abs. 1 steht den Schiffsgläubigern, welchen „das Schiff" nicht „schon" durch Verbodmung verpfändet ist, ein gesetzliches Pfandrecht an ihm und seinem Zubehör zu. Inhalt und Entstehung dieser Vorschrift lassen erkennen, dafs die Nichterwähnung des Zubehörs bei der Verbodmung einen

Digitized by Google

die in das Schiffsregister eingetragen sind, somit nicht alle Kauffahrteischiffe, aber auch nicht lediglich Kauffahrteischiffe, kommen noch zwei Gruppen von Vorschriften (oben S. 43 Anm. 3) in Betracht. Das an ihnen durch Eintragung in das Schiffsregister begründete Pfandrecht erstreckt sich auch auf ihr Zubehör mit Ausnahme der nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangten Zubehörstücke (B.G.B. 1265 Abs. 1). Und ferner umfafst die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen bei solchen Schiffen[1] auch das Zubehör nach Mafsgabe der C.P.O. § 865. Eben in Vorschriften, wie denjenigen über die Haftung des Zubehörs kraft Schiffsgläubigerrechts, kommt besonders deutlich zum Ausdruck, dafs die Anteilnahme des Zubehörs an den rechtlichen Schicksalen der Hauptsache sich nicht etwa nur auf den zu vermutenden oder zu unterstellenden Willen des Beteiligten, sondern lediglich auf die Anerkennung gründet, welche dem wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis des Zubehörs gegenüber der Hauptsache seitens der Rechtsordnung zu teil geworden ist. Die Frage, wieweit im Wege der Privatautonomie das Zubehör von der Teilnahme an den rechtlichen Schicksalen der Hauptsache ausgeschlossen werden kann[2], läfst sich nur für die einzelnen in Betracht kommenden Vorschriften beantworten. Eine allgemeine Bestimmung etwa von seiten desjenigen, der die Bedingungen der Zubehöreigenschaft herstellt, wäre naturgemäfs dem § 97 B.G.B. gegenüber unwirksam. Dagegen ist eine Ausschliefsung des Zubehörs bei rechtsgeschäftlicher Verfügung über das Schiff, insbesondere auch bei Verbodmung desselben[3], möglich. Für das Registerpfand dürfte sie allerdings mit B.G.B. 1265 nicht vereinbar sein. Übrigens ist dieses auch insofern anders gestaltet, als es das Zubehör nicht schlechthin,

Unterschied gegenüber den gesetzlichen Pfandrechten nicht begründen soll. Vgl. Prot. VI 2859, VIII 4167 — Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 33. In ähnlicher Weise läfst § 820 Abs. 1 den Kaskoversicherer alle Gefahren tragen, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist, und nimmt dann § 821 Ziff. 2 bei einer „auf das Schiff" sich beziehenden Versicherung gewisse Schäden „an Schiff und Zubehör" von der Tragung durch den Versicherer aus.

[1] Wie auch bei „ausländischen" (s. oben S. 33 Anm. 3) Schiffen im Falle des Zw.V.G. 171. Begr. d. Entw. e. G. betr. Änderungen d. C.P.O. zu § 757a a. E.

[2] Eine solche Ausschliefsung darf nicht mit Lewis, Seerecht[2] I 34, Handbuch S. 20 als Entziehung der Zubehöreigenschaft für den konkreten Fall bezeichnet werden. S. auch Kohler in Jherings Jahrbb. XXVI S. 108 f.

[3] Dies ist streitig. Gegen Ehrenberg S. 247 (ebenso Schaps Anm. 9 zu § 478) verneint es Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 33 f. Ihm ist zu erwidern, dafs eine Verbodmung des Schiffs mit Ausschlufs des Zubehörs noch immer eine Verbodmung des Schiffs und daher nach H.G.B. 679 gestattet ist.

Digitized by Google

sondern nur, soweit es in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt ist, ergreift[1].

Rechtsverhältnisse, die in Ansehung des Schiffszubehörs als eines solchen zur Entstehung gelangt sind, werden durch die übrigens den allgemeinen Regeln unterliegende[2] Endigung des Zubehörverhältnisses nicht aufgehoben. Eine Ausnahme gilt nach B.G.B. 1265 Abs. 2 für Zubehörstücke eingetragener Schiffe hinsichtlich der Haftung kraft Vertragspfandrechts. Sie werden von dieser Haftung frei durch eine nach Maßgabe des § 1121 erfolgende Veräußerung und Entfernung von dem Schiffe oder durch eine nach Maßgabe des § 1122 erfolgende Aufhebung der Zubehöreigenschaft[3]. Das Gleiche gilt hinsichtlich des nach C.P.O. 931 Abs. 3 eingetragenen Arrestpfandrechts und der durch Eintragung nach Zw.V.G. 169 Abs. 2 und F.G.G. 54 entstandenen Pfandrechte[4]. Zweifelhaft ist, ob die Haftung des Zubehörs kraft Schiffsgläubigerrechts mit seiner Zubehöreigenschaft erlischt. Die überwiegenden Gründe sprechen für die Bejahung dieser Frage[5].

IV. Seetüchtigkeit. Klassifizierung. Reparaturbedürftigkeit und Reparaturfähigkeit. § 4.

I. Nach der Zweckbestimmung des Schiffes ist es regelmäßig von entscheidender Wichtigkeit, daß dasselbe sich in einem Zustande befinde, der es befähigt, den Einwirkungen der See erfolgreich Widerstand zu leisten. Diese Fähigkeit wird Seetüchtigkeit genannt[6]. Was für sie erfordert wird, bestimmt sich verschieden nach den Umständen, namentlich nach der Art des Schiffes selbst, der Art der Reise usw.[7]. Die Seetüchtigkeit des Schiffes bildet

[1] Vgl. B.G.B. 1120, C.P.O. 865.

[2] Zur Anwendung des § 97 Abs. 2 Satz 2 B.G.B. auf Schiffe vgl. auch Prot. IV 1487, Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 249, ferner Italien 480, Portugal 485 Abs. 2, Argentinien 856 Abs. 2.

[3] Prot. z. B.G.B. III 495, 503; Entw. I e. B.G.B. 1068, Mot. III 662 f., Prot. III 556—560.

[4] Über die Frage, ob die Vorschriften des B.G.B. 1259 ff. auch auf gesetzliche Pfandrechte Anwendung finden, s. unten § 18 Nr. II.

[5] Für diese Ansicht auch Kohler a. a. O. S. 104 ff., Mittelstein a. a. O. S. 44 und besonders Boyens I 209; dagegen Ehrenberg a. a. O. S. 249; Heck, Große Haverei, S. 451, und Schaps Anm. 9 zu § 478. Vgl. dazu unten § 19 Nr. II.

[6] Hans. G.Z. XV (1894) S. 246 f. Vgl. R.G.C.S. XXV S. 105 f.

[7] Vgl. Stoerk in v. Stengels Wörterbuch des Dtschn. Verwaltungsrechts, Ergänzungsbd. III (1897), S. 225 ff.; Ohm, Die seetüchtige Ausrüstung

Digitized by Google

den Gegenstand wichtiger Vorschriften des öffentlichen[1] und Privatrechts. Aus dem Bereiche des letzteren ist folgendes zu nennen[2]: Die Fürsorge für die Seetüchtigkeit des Schiffs ist eine der vornehmsten, gesetzlichen Pflichten des Schiffers[3]. Ein besonderes Beschwerderecht schützt die Personen der Schiffsmannschaft gegen die Gefährdung durch die Seeuntüchtigkeit des Schiffes[4]. Die Lieferung des Schiffs in seetüchtigem Stande gehört zum gesetzlichen Bestande der Pflichten jedes Verfrachters (H.G.B. 559). Dem Versicherer von Schiff oder Fracht fällt der Schaden nicht zur Last, welcher daraus entsteht, daſs das Schiff in nicht seetüchtigem Zustande in See gesandt ist[5]. Die besonderen Vorschriften, welche in Ansehung der Fürsorge für die „völlige“ Seetüchtigkeit der zur Beförderung von Auswanderern dienenden Schiffe nunmehr[6] das R.G. vom 9. Juni 1897 trifft und unter strafrechtlichen Schutz stellt (§§ 33 ff., 43), haben in der aus B.G.B. 823 — insbesondere Abs. 2 — sich ergebenden Schadensersatzpflicht auch eine selbständige, privatrechtliche Bedeutung erlangt.

II. Ein Werturteil über das Schiff unter dem Gesichtspunkt der Seetüchtigkeit enthält die Klassifizierung (Klassifikation) d. h. die durch hiermit befaſste Institute[7] erfolgende Einreihung des Schiffes in ein System von Wertklassen. Die Klassifizierungsinstitute sind Privatunternehmungen[8], welche die Untersuchung

der Kauffahrteischiffe und die Judikatur der deutschen Gerichte (Greifswalder Dissert. 1904); Hammarskjöld, Tidskr. f. Retsvidenskab XVI 261 f.

[1] Hier kommen jetzt namentlich auch die auf Grund des SeeUnf.Vers.G. (ä. F. § 90, jetzt § 118) erlassenen Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft in Betracht.

[2] S. Wittmaack, Z. f. H.R. LIII 336 f

[3] H.G.B. 513, 511, 512, 486. Wagner I 405 ff.

[4] Wagner I 443 ff., jetzt Seem.O. 58, 108, vgl. auch 99, 107 Abs. 1 Nr. 4, 114 Abs. 1 Nr. 12.

[5] H.G.B. 821 Ziff. 1. Dazu Crome, Z. f. H.R. XXVIII 1 ff.

[6] Für das frühere Recht s. Wagner I 447 ff. Über Pilgerschiffe s. Internationale Sanitätskonvention v. 3. IV. 1894 m. Zusatzerklärungen v. 30. X. 1897 (R.G.Bl. 1898 Nr. 33).

[7] Für Deutschland besonders der Germanische Lloyd. Außerdem vor allem engl. Lloyds und französ. Veritas, österr.-ung. Veritas, norweg. Veritas (Regler og Bestemmelser, zuletzt Kristiania 1903) u. a. Über das Schiffsklassifikationswesen s. Schwarz und v. Halle, Die Schiffbauindustrie (Berlin 1902), T. I Kap. VIII S. 193—214.

[8] Eine behördliche Klassifikation im venez. Stat. v. 1255 c. 101 (Stat. maritt. Venez. ed. d. Predelli e Sacerdoti p. 154 = c. 113, Pard. V 54): rector.. illius loci navem illam ... debeat extimare, dando ei illum ordinem quem naves Venetorum habent secundum formam statuti.

Digitized by Google

und Begutachtung von Schiffen, sei es ausschliefslich oder in Verbindung mit anderen Geschäften, gewerbemäfsig betreiben. Ihre Atteste sind zumal für den Abschlufs von Versicherungs- und Frachtverträgen, aber auch sonst in Fällen von Bedeutung, wo die Feststellung der Seetüchtigkeit des Schiffs in einem bestimmten Zeitpunkte rechtlich erheblich ist (z. B. Haftung des Schiffers und Reeders für Kollision)[1]. Sie sind zunächst nichts weiter als private Äufserungen von Sachverständigen über ihren Befund[2]. Es ist ihnen aber mit Rücksicht auf die erprobte Zuverlässigkeit darüber hinaus in verschiedener Art eine besondere rechtliche Anerkennung zu teil geworden[3]. Die Frage, wieweit durch das Klassifikationsattest die bei seiner Erteilung vorausgesetzten Tatsachen als vorhanden gewesen oder auch als später fortdauernd erwiesen werden, beantwortet sich im Streitfalle nach allgemeinen Regeln. Tatsächlich wird auch in Deutschland das Ergebnis ihrer Anwendung sein, dafs durch ein Attest erster Klasse eine Vermutung zugunsten der Seetüchtigkeit für die Zeit der Erteilung und mindestens die nächste Zeit danach begründet werden wird[4]. Der Besitz einer bestimmten, insbesondere der ersten, Klasse in einem gegebenen Augenblick ist daher eine auch rechtlich wichtige Tatsache[5]. Ihre Angabe zumal seitens des Verfrachters und des Versicherungsnehmers hat aber nicht die Bedeutung einer Garantieübernahme für die Erhaltung der Klasse während der Dauer des Vertrages[6]. Dafs andererseits der Besitz der Klasse den der Seetüchtigkeit selbst nicht ersetzen kann, ergibt sich aus dem Gesagten von selbst.

III. Die Seetüchtigkeit kann dem Schiffe von vornherein

[1] Wagner I 406 Anm. 4; Boyens I 325.

[2] Hans. G.Z. XI (1890) S. 75 (= Z. f. H.R. XL 564, L.G. Hamburg).

[3] So in Deutschland durch das G., betr. die Entschädigung der deutschen Reederei, v. 14. VI. 1871 § 2 nebst Tax-Skala u. Erläuterungen (R.G.Bl. S. 249, 251 f.), ferner neuerdings durch die Vorschriften des Bundesrats v. 14. III. 1898 über Auswandererschiffe (R.G.Bl. S. 57) §§ 1, 3, 58, durch welche wiederum dem Germanischen Lloyd eine begünstigte Rechtsstellung gegenüber anderen Klassifikationsgesellschaften eingeräumt wird. Vgl. für die österr.-ung. Veritas Art. II d. österr. G. v. 27. XII. 1893 (Z. f. H.R. XLIV 198). S. übrigens auch die Wertung der Vorschriften der Klassifikationsgesellschaften (über die Stärke der Schlepptrossen) Hans. G.Z. XX (1899) Nr. 3.

[4] So die französische Praxis: Rev. VI 165, 270 f., 532, VIII 355, X 68, XI 334, XII 461, XIV 49, XV 83, XVI 341, 774 ff., 874.

[5] Vgl. R.G.C.S. XIII Nr. 23 S. 83 f., auch R.O.H.G. XXI S. 163. Über den Verlust der Klasse bei Lloyds s. L.G. Hamburg Z. f. H.R. XL 551 Nr. 326.

[6] Hamb. G.Z. 1863 S. 305 f., übrigens auch R.O.H.G. XXI Nr. 51.

Digitized by Google

fehlen oder nachträglich, sei es vor oder nach Antritt der Reise, verloren gehen. Das kann ebensowohl durch einen Unfall, als im regelmäfsigen Verlaufe seiner Benutzung geschehen[1]. Die nachträglich eingetretene Seeuntüchtigkeit kann möglicherweise gehoben, der nachträgliche Eintritt der Seeuntüchtigkeit möglicherweise verhindert werden durch eine Ausbesserung (Reparatur) des Schiffes. Die Reparatur des seeuntüchtig gewordenen Schiffes ist ein besonderer Fall der Reparatur des Schiffes überhaupt[2], die, wenn der Reeder die Reparatur nicht selbst bewirken kann, regelmäfsig den Gegenstand eines Werkvertrages bilden wird. Da die Seetüchtigkeit des Schiffes die unumgängliche Vorbedingung seiner bestimmungsmäfsigen Verwendung bildet, ist die Frage tatsächlich und rechtlich von gröfster Bedeutung, ob ein seeuntüchtig gewordenes Schiff repariert werden kann oder nicht und repariert zu werden verdient oder nicht, ob es reparaturfähig und reparaturwürdig ist. Indessen fordern die gesetzlichen Vorschriften, welche an die Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit Rechtsfolgen knüpfen, für deren Eintritt durchgängig, dafs das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert sei[3]. Das will sagen: Jene Rechtsfolgen treten nicht auf grund lediglich der Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit ein, deren Vorliegen im Streitfalle, gleichviel auf welche Art, zu beweisen wäre, sondern nur auf grund eines bestimmten, zur Feststellung der Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit dienenden Verfahrens[4]. Und ferner,

---

[1] Prot. VIII 4070, R.O.H.G. XII S. 399.

[2] Refectio navis: l. 7 D. XIV 1. Über die Reparatur (adob) Consol. 198 ff. Interessante Vorschriften (Streikverbot!) für die unter Aufsicht der consules curiae maris stehenden Kalfaterer im Pisaner breve cur. mar. v. 1305 c. 50 (Bonaini III 389 f.). Besondere rechtliche Behandlung der „aufsergewöhnlichen" Reparatur in H.G.B. 496 Abs. 2; s. dazu Z. f. H.R. XXXVIII S. 249 Nr. 356. Schriftlichen Abschlufs für den contrato de grande reparação (dessen Gegenstand den halben Wert des Schiffes übersteigt) fordert Portugal 489 § 3, 4. Rechtliche Folgen des Eintritts eines Reparaturfalles für die Reederei H.G.B. 501 (vgl. Wagner I 221), für den Frachtvertrag §§ 638, 641 Abs. 1 Nr. 4, für die Havereiverteilung §§ 709 f., 717 Abs. 2, für die Versicherung §§ 819, 821 Nr. 4, 872.

[3] Anders im H.G.B. nur § 706 Ziff. 3 Abs. 3, nach welchem eine Havereiverteilung nicht stattfindet, wenn das behufs Abwendung des Unterganges auf den Strand gesetzte Schiff abgebracht, aber nach der Abbringung „reparaturunfähig befunden" wird. Es handelt sich aber hier nur um eine Abweichung in der Fassung. Vgl. Prot. VIII 4086 f. Dänemark 6 und Norwegen 6 nehmen die gehörig erfolgte Feststellung unter die Begriffsmerkmale der Reparaturunfähigkeit auf.

[4] In Fällen, wo die Rechtsfolge nicht eben die Entstehung eines Verkaufs-

Digitized by Google

wenn im Wege dieses Verfahrens die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit ordnungsmäfsig[1] festgestellt worden ist, ist der Eintritt ihrer Rechtswirkungen nicht dadurch bedingt, dafs diese Feststellung dem wirklichen Sachverhalt entsprach[2]. Die alsbald zu besprechenden Vorschriften darüber, wann ein Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig anzusehen ist, wenden sich daher zunächst nur an die für die Kondemnierung zuständigen Instanzen. Nur soweit etwa im Wege der Privatautonomie an Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit besondere Rechtsfolgen geknüpft werden, können jene Vorschriften unter Umständen unmittelbare Bedeutung für die Beteiligten erlangen. Bei der Tragweite, die hiernach die Kondemnierung hat, erscheint es um so eigentümlicher, dafs das H.G.B. nirgends sagt, was es unter ihr versteht[3]. Gleichwohl ist nicht zweifelhaft, dafs in den übrigen, dem § 873 nachgebildeten Bestimmungen als Kondemnierung die Feststellung der Reparaturunfähigkeit oder -unwürdigkeit des Schiffes bezeichnet wird, von welcher § 873 das Verkaufsrecht des Versicherten abhängig macht[4]. Diese Feststellung hat nach § 873 „auf dem im § 530 vorgeschriebenen Wege" zu erfolgen, wie denn ja auch § 530 selbst sich zwar nicht notwendig, aber doch häufig auf einen Fall der Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit beziehen wird[5]. Der Name der Kondemnierung scheint darauf

---

rechts ist, knüpft sie sich an die Reparaturunwürdigkeit nur unter der weiteren Voraussetzung des unverzüglichen, öffentlichen Verkaufs des Schiffes: H.G.B. 628 Abs. 1 Ziff. 1 (630, 641, 668), Seem.O. 56, SeeUnf.Vers.G. 106 Abs. 3, früher auch A.D.H.G.B. 453 Abs. 2.

[1] Hierzu Boyens I 388.

[2] R.O.H.G. IV S. 88 ff., XII S. 402; Wagner I 255. Eine andere Frage ist es, ob im Falle einer materiell ungerechtfertigten Kondemnierung der durch sie Benachteiligte dem Begünstigten gegenüber Ansprüche auf Schadensersatz, Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung usw. hat. Diese Frage ist lediglich nach den Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts zu beantworten.

[3] Die Stellung, welche in den meisten einschlägigen Vorschriften (s. z. B. § 506 Abs. 2, jedoch § 873 Abs. 1) die Verweisung auf § 479 erhalten hat, könnte zu der irrigen Meinung Anlafs geben, als wäre in diesem Paragraphen von der Kondemnierung die Rede.

[4] Vgl. auch z. B. Prot. VII 3609, VIII 3997 ff.

[5] Hinsichtlich der Form der Kondemnierung ist dem im Texte Ausgeführten entsprechend auf die Bemerkungen Wagners I 254 zu verweisen. Hier sei nur hervorgehoben, dafs das Reichsgericht (C.S. XXI S. 88; s. auch O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXV [1904] S. 246 f.) den Art. 499 (jetzt § 530) mifsverstanden hat. Es meint, nach diesem solle „durch einen Ausspruch des Ortsgerichtes

Digitized by Google

hinzuweisen, dafs sie früher in den Formen eines gegen das Schiff gerichteten, auf dessen Verurteilung abzielenden Prozesses sich bewegte[1]. Jetzt handelt es sich bei ihr, insoweit sie überhaupt durch das Gericht erfolgt, um einen Akt der freiwilligen Gerichtsbarkeit[2].

Den Vorschriften über die rechtliche Bedeutung der Kondemnierung liegt der einfache Gedanke zugrunde, dafs das kondemnierte Schiff in verschiedenen Beziehungen gleich einem verloren gegangenen behandelt werden mufs[3]. Das gilt für die Fragen der Havereiverteilung (§ 706 Ziff. 3 Abs. 3), der Auflösung von Heuer-, Fracht- und Überfahrtsverträgen (Seem.O. 69[4], H.G.B. 628 Ziff. 1, 630, 641, 668), der Kürzung der für das laufende Rechnungsjahr für das Fahrzeug umgelegten Beiträge an die Seeberufsgenossenschaft (SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 § 106)[5]. Der Verkauf des reparaturunfähigen Schiffes seitens der Reederei in den Fällen des § 506 Abs. 2 ist wesentlich erleichtert[6]. Der Versicherte ist dem Versicherer des kondemnierten Schiffes gegenüber befugt, dasselbe zum öffentlichen Verkaufe zu bringen (§ 873 f., vgl. auch § 850 Abs. 2). Ist das Schiff als reparaturunfähig kondemniert, so ist es im Schiffsregister zu löschen und das Schiffszertifikat

---

bezw. der sonstigen Ortsbehörde ... festgestellt werden, dafs ein Fall dringender Notwendigkeit vorliegt und hiernächst dem Schiffer die Befugnis zum Verkaufe des Schiffes erteilt werden"; dieser Ausspruch sei die vom H.G.B. verlangte Kondemnation. Indessen ist eine Erteilung der Verkaufsbefugnis weder im Art. 887 (§ 873), noch im Art. 499 (§ 530) gefordert. Das Verkaufsrecht entsteht nach beiden Vorschriften gesetzlich, sobald die geforderten Voraussetzungen gegeben sind. Das Wort „dieselbe" im Art. 499 kann nur auf die „dringende Notwendigkeit", nicht auch auf die „Befugnis zum Verkaufe des Schiffs" bezogen werden — vgl. preufs. Entw. I 468, II 430 Abs. 3, Entw. I Lsg. 454. Für den § 530 ist das durch Änderung von „dieselbe" in „diese" noch deutlicher geworden. — Noch weiter als das Reichsgericht gehen die Allg. Seevers.Bed. § 131, die unter der Kondemnierung nur die behördliche Autorisierung zur Vornahme des öffentlichen Verkaufs verstanden wissen wollen (vgl. danach auch Voigt-Seebohm S. 724).

[1] Vgl. die französ. Dekl. v. 17. VIII. 1779 bei Emérigon, Traité des assurances ch. XII s. 38 § 9: dazu Cresp-Laurin IV 117.

[2] F.G.G. 145, 146. Im übrigen s. Wagner I 254 f.; R.G.C.S. XXI Nr. 18; Lyon-Caen et Renault V Nr. 137bis.

[3] Hierzu — mit besonderer Rücksicht auf das holländische Recht — G. van Tienhoven, Wettelijk totaal verlies van beschedigde schepen, Amsterdam 1893.

[4] Vgl. preufs. Entw. I 481, II 438; dazu aber Prot. IV 1961.

[5] S. auch A.D.H.G.B. 453 Abs. 2 (aufgehoben durch Seem.O. v. 27. XII. 1872 § 68 — jetzt H.G.B. 487, E.G. z. H.G.B. Art. 8 Ziff. 3).

[6] S. Wagner I 195.

Digitized by Google

von der Registerbehörde unbrauchbar zu machen (FlaggenG. 13 Abs. 2, 27).

IV. Ob ein seeuntüchtig gewordenes Schiff reparaturunfähig ist, ist zunächst eine Frage tatsächlicher Art. Sie ist jedenfalls dann verneinend zu beantworten, „wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist". Die für diesen Fall im § 479 Ziff. 1 ausdrücklich gegebene Vorschrift würde sich auch von selbst verstehen. Sie ist nicht um ihrer selbst willen, sondern nur der Vollständigkeit halber im Hinblick auf die übrigen, nicht selbstverständlichen Bestimmungen des § 479 in diesen aufgenommen worden. Die weitaus meisten Seegesetze enthalten keine allgemeinen Vorschriften über die Voraussetzungen der Reparaturunfähigkeit. Die entsprechenden Regeln werden von ihnen [1] bei den einzelnen in Betracht kommenden Materien, grofsenteils im Zusammenhange mit derjenigen Frage gegeben, die, wie geschichtlich überhaupt [2], so auch für die Vorschrift des deutschen H.G.B. den Ausgangspunkt gebildet hat [3], der Frage, unter welchen Voraussetzungen das seeuntüchtig gewordene Schiff vom Versicherten mit Rechtswirksamkeit gegenüber dem Versicherer zum Verkauf gebracht werden kann. Das deutsche H.G.B. bestimmt den Begriff der Reparaturunfähigkeit in einer allgemeinen Vorschrift einheitlich für alle einzelnen Anwendungsfälle des vierten Buches [4]. Und ebenso verfährt es mit dem Begriff der Reparaturunwürdigkeit, den es, abweichend von den übrigen Rechten [5], der Reparaturunfähigkeit

---

[1] Vgl. z. B. Frankreich 237, 369, 389, Holland 663 f., Italien 513, 632, Spanien 579, 789.

[2] S. Verordnungen für Sevilla 1556 c. 56 (Pard. VI 88 f.), Antwerpen 1582 r. 54 Art. 14 (ebd. IV 186), Amsterdam 1598 Art. 25 (ebd. 131), Middelburg 1600 Art. 26 (ebd. 177), Rotterdam 1604 u. 1613 Art. 12, 13 (ebd. 157).

[3] Zur Entstehungsgeschichte des dem § 479 entsprechenden Art. 444 s. preufs. Entw. 1717 Abs. 2, II 661 Abs. 2, Entw. I. Lsg. 760 Abs. 4, Prot. VII 3349, 3359 ff., 3365, 3369 ff., VIII 3994 ff., 3999 ff., 4069 f., 4141 f., 4416, 4488.

[4] Diese Vorschrift ist aber auch auf den § 106 des SeeUnf.Vers.G. anzuwenden. In das B.Sch.G. ist eine einheitliche Bestimmung des Begriffs der Reparaturunfähigkeit nicht aufgenommen worden (vgl. Begr. z. Entw. S. 107 f.).

[5] Die fremden Rechte (vgl. dazu Boyens I 152 Anm. 2) kennen fast durchweg nur einen Begriff der Reparaturunfähigkeit (irreparability, innavigabilité, inabilità alla navigazione, inhabilitación para navegar usw.), den sie im Zusammenhange mit dem Abandon des Versicherten zu regeln pflegen (s. aber Japan 571, 570), und dem sie oder die an sie anknüpfende Jurisprudenz die Reparaturunwürdigkeit einfügen. Vgl. z. B. Frankreich 237, 258 (G. v. 12. VIII. 1885), 369, 389, auch 390 (dazu Lyon-Caen et Renault V nr. 135 f., VI Nr. 1343), Holland 376, 663 f., Italien 513, 632 Abs. 1 Nr. 5 (dazu Pipia I Nr. 98), Argentinien 955, 1232, 1234. Auch die englische Praxis stimmt hiermit überein,

Digitized by Google

gegenüber verselbständigt, wenn auch im allgemeinen[1] mit gleichen Rechtswirkungen ausgestattet hat[2]. Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit bedeuten den Zustand des seeuntüchtig gewordenen Schiffes, in welchem die Herstellung seiner Seetüchtigkeit tatsächlich oder wirtschaftlich unmöglich ist. Das seeuntüchtig gewordene Schiff ist absolut reparaturunfähig, wenn seine Reparatur überhaupt nicht möglich ist. Es ist relativ reparaturunfähig, wenn seine Reparatur an dem Orte, wo es sich befindet, nicht bewerkstelligt, und es auch nicht nach einem anderen Orte gebracht werden kann, wo die Reparatur ausführbar wäre[3]. Unerheblich ist in diesem Falle, aus welchen Gründen die Reparatur am Aufenthaltsorte oder die Verbringung des Schiffes nach einem Reparaturhafen unmöglich ist. Dem Fehlen der notwendigen Einrichtungen am Aufenthaltsorte und der Ausschliefsung einer Verbringung des Schiffes durch dessen eigenen Zustand ist die Unmöglichkeit der Beschaffung der Geldmittel gleichzustellen, die zur Benutzung der vorhandenen, zur Herstellung der fehlenden Einrichtungen oder zur Überführung des Schiffes erforderlich wären. In allen Fällen ist eine Unmöglichkeit von ganz vorübergehender Art nicht schon

indem sie die Möglichkeit einer wirtschaftlich unvernünftigen Reparatur als Reparaturunmöglichkeit betrachtet (Abbott S. 17 ff.; Maclachlan S. 164 ff.; Lowndes, General Average[4], S. 234 — vgl. namentlich die oft zitierten Worte des Richters Maule i. S. Moss v. Smith: „In matters of business a thing is said to be impossible when it is not practicable; and a thing is impracticable when it can only be done at an excessive or unreasonable cost"). Die skandin. Gesetze (§ 6) geben gleich dem H.G.B. eine allgemeine Begriffsbestimmung der Reparaturunfähigkeit, betrachten aber die Reparaturunwürdigkeit als einen Fall der ersteren (s. aber norw. Seeversicherungsplan v. 1894 § 73 und dazu Platou S. 51 f.).

[1] Gesetzlich hat (was Schaps Anm. 6 zu § 479 übersieht) die Reparaturunwürdigkeit nicht dieselbe Rechtswirkung, wie die Reparaturunfähigkeit, in Ansehung der Havereiverteilung aus § 706 Ziff. 3 (vgl. Abs. 3, Prot. VIII 4086 f.) und in Ansehung der auch privatrechtlich erheblichen Löschung des Schiffes im Schiffsregister nach FlaggenG. 13 Abs. 2. Im Wege der den Verkehr allgemein beherrschenden Parteivereinbarung tritt eine weitere Ausnahme hinsichtlich der Verkaufsbefugnis des Versicherten (§ 873) durch § 131 der Allg. Seevers.Bed. hinzu, welcher den Standpunkt des früheren Rechts (vgl. z. B. Ullrich Nr. 74, Hamb. G.Z. 1862 S. 105 ff., 1863 S. 26; ferner Voigt-Seebohm S. 707 f.) beibehalten hat.

[2] Eine ähnliche Gleichstellung s. in B.G.B. 948 Abs. 2.

[3] H.G.B. 479 Ziff. 1, Allg. Seevers.Bed. § 131, R.O.H.G. XVI S. 106 f., R.G.C.S. XXI S. 86, XLIII S. 8 f. Ein Schiff, das nur nach vorläufiger Notreparatur nach einem Hafen gebracht werden kann, wo die endgültige Reparatur ausführbar ist, ist nicht reparaturunfähig: R.O.H.G. XVI 107, R.G.C.S. XLIII 9.

Digitized by Google

genügend zur Begründung der Reparaturunfähigkeit, andererseits aber auch die gewisse Aussicht auf den späteren Wegfall der Unmöglichkeit nicht imstande, die Reparaturunfähigkeit auszuschliefsen. Die Grenze wird nach verständigem Ermessen unter Rücksicht auf die Umstände des Einzelfalles zu ziehen sein[1].

V. Reparaturunwürdig ist ein seeuntüchtig gewordenes Schiff, das zwar repariert werden könnte, aber nicht repariert zu werden verdient, weil die Kosten der Reparatur deren Vornahme als wirtschaftlich unvernünftig erscheinen liefsen. Um Zweifel in Einzelfällen auszuschliefsen, nimmt das Gesetz (§ 479 Ziff. 2 Abs. 1) dies ein für allemal an, wenn und nur wenn die Kosten der Reparatur des Schiffes ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden als drei Vierteile seines früheren Wertes. Aus Gründen der Zweckmäfsigkeit verdient diese Regelung den Vorzug vor der logisch richtigeren[2], die eine Reparaturunwürdigkeit dann gegeben sein läfst, wenn der Wert des Schiffes nach der Wiederherstellung nicht mindestens um seinen Wert im beschädigten Zustande die Reparaturkosten übersteigen würde[3]. Es liegt auf der Hand, wie schwierig die Feststellung dieses künftigen Wertes des Schiffs oft sein kann. Der „frühere Wert", auf welchen bei Feststellung der Reparaturunwürdigkeit nach § 479 zurückgegangen werden mufs, ist nur dann notwendigerweise ein Wert, den das Schiff wirklich einmal gehabt hat, wenn die Seeuntüchtigkeit während

---

[1] R.G.C.S. XXI S. 86 nebst dort angeführten Entscheidungen (s. auch Seebohm Nr. 135, 187); Boyens I 151.

[2] S. auch Prot. VII 3349, 3363, 3365 f., 3371, VIII 3996, 4142.

[3] Ich finde diese Regel zuerst klar ausgesprochen bei Fremery, Études de droit commercial, p. 163, während sie in den von Emérigon ch. XII s. 38 § 6 referierten Entscheidungen, auf die sich Fremery beruft, nicht zum Ausdruck gelangt. Wie Fremery auch die neuere, in Frankreich herrschende Meinung (vgl. de Valroger II Nr. 573, de Courcy II p. 943, Lyon-Caen et Renault V Nr. 135; freilich aber auch Laurin bei Cresp IV p. 114 und Précis p. 357); ferner Konvention für die Kopenhagener Seeassekuranzkompagnie v. 2. IV. 1850 § 179 und danach dänisch. Seeges.Entw. v. 1882 § 26 (dazu Mot. Sp. 23). Die englische Praxis nimmt Reparaturunfähigkeit des seeuntüchtigen Schiffes an, wenn die Reparaturkosten den Wert des Schiffes mit Einschlufs der zu verdienenden Fracht übersteigen würden (vgl. die Anführungen oben S. 55 f. Anm. 5), die nordamerikanische schon, wenn sie über die Hälfte des Werts des reparierten Schiffes hinausgehen würden, wofür sie aber die Fracht nicht mit heranzieht (Hughes § 38). Die skandinavischen Gesetze enthalten keine Bestimmung über die Voraussetzungen der Reparaturunwürdigkeit (vgl. § 6, dazu norweg. Mot. S. 9 f., dän. Mot. S. 7 f.).

Digitized by Google

einer Reise eingetreten ist; es ist in diesem Falle der Wert, den das Schiff bei dem Antritte der Reise[1] gehabt hat. Ist dagegen die Seeuntüchtigkeit nicht während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Wert derjenige, den das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde[2]. Der für die Bewertung mafsgebende Ort wird regelmäfsig derjenige sein, an welchem sich das Schiff in dem für die Bewertung mafsgebenden Zeitpunkte befand; das ist nur deshalb nicht ausdrücklich im Gesetze gesagt worden, damit dadurch nicht eine durch die Umstände gebotene Abweichung, z. B. durch Berücksichtigung der Verhältnisse eines nahen, als eigentlicher Markt für das Schiff in Betracht kommenden, gröfseren Handelsplatzes unmöglich gemacht würde[3]. Im übrigen bestehen für die Ermittelung des früheren Wertes des Schiffes keine besonderen Vorschriften. Namentlich ist auch der Versicherungswert für sie zwar verwendbar, aber nicht mafsgebend[4].

Streitig ist, ob unter den mit dem früheren Werte des Schiffs zu vergleichenden „Kosten der Reparatur" nur diejenigen zu verstehen sind, die unmittelbar durch die Reparatur verursacht werden würden[5], oder auch solche, die, wie die Kosten der Geldbeschaffung im Nothafen, nur mittelbar durch die Reparatur erwachsen würden[6].

[1] Im Abgangshafen: O.L.G. Hamburg 5. X. 1889 (Z. f. H.R. XXXVIII 247).

[2] Nach Schaps (Anm. 12 zu § 479) sollen die Worte „oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde" zu beiden Relativsätzen des letzten Absatzes von § 479 gehören. Das ist aber sprachlich nicht möglich und auch nicht beabsichtigt (vgl. Prot. VIII 3996 f.).

[3] Prot. VIII 4141 f. Lewis[2] I 37 (s. auch Boyens I 154) gibt dies merkwürdigerweise dahin wieder, dafs „bei der Abschätzung des früheren Wertes des Schiffes, lediglich bestimmte Zeitpunkte, nicht aber auch die Orte, wo sich das Schiff zu denselben gerade befand (z. B. der Abgangshafen), in Betracht gezogen werden" sollen!

[4] Anders für den Fall des jetzigen § 873 preufs. Entw. II 661 Abs. 2, Entw. I. Lsg. 760 Abs. 4. Die H.G.B.-Komm. beschlofs in II. Lesung (Prot. VIII 4416, vgl. 4488), den Inhalt des Art. 760 Abs. 4 dem des jetzigen § 479 Abs. 2 entsprechend einzurichten. Die Vorschrift des § 873 Abs. 3 ist daher auch nur dahin zu verstehen, dafs der Versicherungswert nicht ausschlaggebend sein soll. Vgl. R.G. Hans. G.Z. XII (1891) Nr. 103 (= Seuffert XLVII Nr. 222).

[5] Nicht, wie Lewis[2] I 37 sagt und Boyens I 153 beibehält, „verursacht worden sind".

[6] Für die erstere Ansicht R.O.H.G. XII 403, Makower[11] S. 566, Gareis und Fuchsberger S. 897 Anm. 34, Boyens I 153 f., für die letztere Lewis, Seerecht[2] I S. 37 (auch Handbuch S. 72 Anm. 4), Schaps Anm. 8 zu § 479.

Digitized by Google

Aus dem Sprachgebrauche des Gesetzes[1] und der Entstehungsgeschichte der uns beschäftigenden Vorschrift[2] ergibt sich, dafs der Begriff der Reparaturkosten im engeren, eigentlichen Sinne zu verstehen ist[3]. Demzufolge kann insbesondere Reparaturunwürdigkeit auch in dem Falle nicht angenommen werden, dafs die Reparatur an dem Orte, wo sich das Schiff befindet, nicht bewerkstelligt werden kann, seine Verbringung in einen Hafen, wo sie ausführbar wäre, aber nur unter Aufwendung unverhältnismäfsiger Kosten möglich wäre[4]. Auf der anderen Seite läfst sich dieser Fall aber auch nicht als ein solcher der Reparaturunfähigkeit nach § 479 Ziff. 1 betrachten[5]. Denn wenn, worüber man einig ist, in dieser Vorschrift das Wort „kann", auf „bewerkstelligt (werden)" bezogen, nur die physische, nicht auch die wirtschaftliche Möglichkeit bezeichnet, läfst es sich nicht in der Beziehung auf „gebracht werden" von der physischen und von der wirtschaftlichen Möglichkeit verstehen. Wir haben es daher hier mit einer Lücke im Gesetze zu tun, die im Wege der Analogie ausgefüllt werden mufs. Da ist denn aber der Fall, dafs die Kosten zwar nicht der Reparatur, wohl aber ihrer Ermöglichung die Vornahme als wirtschaftlich irrationell erscheinen lassen, augenscheinlich dem der gesetzlichen Reparaturunwürdigkeit wesensgleich, mithin die Vorschrift des § 479 Nr. 2 analog anzuwenden. Die praktische Folge, die sich hieraus im Hinblick auf § 131 der A.S.V.B. ergibt, ist bedauerlich, aber nicht zu vermeiden[6].

---

[1] Vgl. §§ 706 Ziff. 4 Abs. 4 u. Ziff. 7, 709, 710, 872 — Boyens I 153 f., 152 Anm. 1a.

[2] Bei der Erörterung der Frage ist durchweg unberücksichtigt geblieben, dafs in der H.G.B.-Komm. zum Art. 760 des Entw. I. Lsg. beantragt wurde, als Reparaturkosten die Kosten zu definieren, „welche der Versicherte auf die Reparatur verwenden mufste (sic!), einschliefslich des zur Anschaffung der Geldmittel erforderlichen Aufwandes, z. B. der Bodmereiprämie" (Prot. VII 3371). Dieser Antrag wurde „lediglich zu dem Behufe" gestellt, eine Entscheidung der damals schon streitigen Frage herbeizuführen. Er fand allseitigen, wohlbegründeten Widerspruch und wurde „schliefslich mit Stimmeneinhelligkeit abgelehnt".

[3] Anders die englische Praxis (s. Arnould, Marine Insurance[4] II 935), die aber nicht an gesetzliche Vorschriften von der Art des § 479 gebunden ist.

[4] A. M. Schaps a. a. O.; s. dagegen Boyens a. a. O.

[5] So O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. IX (1888) Nr. 110, XI (1890) Nr. 68, R.G.C.S. XXI S. 86 f., Boyens I 152.

[6] Vgl. die zutreffende Ausführung von Schaps Anm. 6 zu § 479, die ihn nur nicht dazu hätte verleiten sollen (Anm. 8 ebd.), die Frage als durch das Gesetz selbst beantwortet anzusehen.

Digitized by Google

V. Schiff und Schiffsvermögen. § 5.

I. Die Verwendung des Schiffes zur Seefahrt hat zunächst die Bedeutung seiner tatsächlichen Besonderung. Es wird durch sie einer Summe von eigentümlichen Gefahren ausgesetzt und der Einwirkung zumal des an Land verbliebenen Eigentümers entzogen. In entsprechender Selbständigkeit tritt es denjenigen gegenüber, die aus seiner Verwendung zur Seefahrt Ansprüche gegen den Reeder erlangen, gleichviel ob diese sich auf Vertrag, Delikt oder andere Rechtstatsachen gründen. Der Reeder hat ein bedeutendes Interesse daran, durch solche Ansprüche nicht sein gesamtes Vermögen gefährdet zu sehen. Der Gläubiger hat, namentlich unter den Verhältnissen einer älteren Zeit, in erheblichem Maſse aber auch gegenwärtig noch, nur ein geringes Interesse daran, sich aus dem schwer zugänglichen, sonstigen Vermögen des Schuldners befriedigen zu dürfen, wenn ihm nur der Zugriff auf das zur Hand befindliche Schiff gewährleistet wird. Von hier aus rechtfertigt es sich, wenn für solche Schulden des Reeders, die ihm ohne sein eigenes Zutun aus dem Schiffahrtsbetriebe erwachsen, nur das der See anvertraute Gut verhaftet, der Zugriff auf dieses aber dem Gläubiger zunächst in den Fällen der reinen Sachhaftung, dann auch darüber hinaus in besonderer Weise gesichert wird[1]. Als gemeinsam mit dem Schiffe der See anvertraut erscheint die Fracht, insoweit als sie, was die Regel bildet, dem Verfrachter nur mit dem Gelingen der Reiseunternehmung endgültig erworben wird. Auch auf sie erstrecken sich deshalb die reine Sachhaftung und die besondere Sicherung des gläubigerischen Zugriffs[2].

Das deutsche H.G.B. bestimmt einerseits, daſs unter gewissen Voraussetzungen „der Reeder nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet“ (§§ 486 ff.), und es gewährt andererseits den Gläubigern einer groſsen Zahl seerechtlicher Forderungen für diese ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht (§§ 754 ff.). Die beiden Gruppen von Rechtssätzen stehen in engem Zusammenhange. Gesetzlich ist das Pfandrecht an Schiff und Fracht mit allen Forderungen verbunden, wegen deren die bloſse Haftung von

[1] Hierzu Wagner I 178 ff., Bentzon S. 507 ff., O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XX (1899) S. 219.

[2] Das H.G.B. ist aber aus Zweckmäſsigkeitsrücksichten über den zu Grunde liegenden Gedanken hinausgegangen; es läſst die Fracht dem Schiffsgläubiger auch insoweit haften, als sie auch für verloren gegangene Güter zu zahlen oder, wenn gezahlt, nicht zurückzuerstatten ist (ship lost or not lost — § 617 Abs. 1 a. E.), Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 252 f.

Digitized by Google

Schiff und Fracht Platz greift, und wiederum sind unter den mit dem gesetzlichen Pfandrecht ausgestatteten Forderungen die mit blofser Sachhaftung verbundenen praktisch besonders wichtig. Diesen Zusammenhang bringt das Gesetz auch dadurch stillschweigend zum Ausdruck, dafs es nur anläfslich seiner Vorschriften über das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger die Begriffe „Schiff" und „Fracht" bestimmt, während seine einschlägigen Vorschriften unzweifelhaft auch für die Haftung von „Schiff und Fracht" Geltung fordern[1]. Immerhin handelt es sich jedoch um zwei zwar innerlich zusammenhängende, aber nicht zusammenfallende Gruppen von Rechtssätzen. Denn einmal kann kraft Rechtssatzes das gesetzliche Pfandrecht an Schiff und Fracht auch neben der von vornherein oder nachträglich eintretenden persönlichen Haftung des Schuldners bestehen (H.G.B. 762). Sodann kann durch Verzicht des Gläubigers auf das gesetzliche Pfandrecht die reine Sachhaftung ohne dieses entstehen oder fortdauern[2]. Im Hinblick auf die durch diese Vorschriften gegebene Besonderung von Schiff und Fracht können diese als ein zu rechtlicher Einheit verbundener Komplex von Sachen, als ein Sondergut oder Sondervermögen bezeichnet werden[3]. Als Seevermögen (fortune de mer) pflegt dieses dem Gesamtvermögen des Reeders (fortune de terre), als Schiffsvermögen dem Ladungsvermögen gegenübergestellt zu werden.

[1] Ehrenberg a. a. O. S. 249 f. Anm. 28; Lewis, Seerecht[2] I 53, II 213; Wagner I 181; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 5 Anm. 4 (vgl. B.Sch.R.[2] I 64 Anm. 2); s. auch Bentzon S. 87. Die Frage ist auch in Anbetracht des Schiffes von Belang, weil die Haftung des Zubehörs in den Fällen des § 486 aus § 755 sich ergibt.

[2] Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers (in Göttinger Festschrift f. Regelsberger, 1901), S. 21, 15.

[3] Vgl. aufser den in Anm. 1 genannten Bekker, Z. f. H.R. IV 535 f., Syst. d. heut. Pandektenrechts I 150; Goldschmidt, Z. f. H.R. XXXV 41 f.; Gierke, Genossenschaftstheorie, S. 363, D. Entw. ein. bürgerl. Gesetzbuchs, S. 286, Bekkers u. Fischers Beitr. z. Erläuterung u. Beurteilung d. Entw. XVIII S. 118, Deutsches Privatrecht I 230 Anm. 56 und in Holtzendorff-Kohlers Encyklopädie I 479, 1008, 1023; Boyens I 188; aus der Rechtsprechung z. B. R.G.C.S. XXXII S. 9 ff., 58, XXXIII 85 f., Hans. G.Z. VII (1886) S. 26, XX (1899) Nr. 83, XXI (1900) Nr. 26. Cosack, Handelsrecht[6] § 34 Nr. XII (anders: Lehrb. d. Deutschen bürgerl. Rechts[3] I § 49 unter 1 b, vgl. auch 3) meint, das Schiffsvermögen möge einem römischen peculium verglichen werden; „eine Rechtsgesamtheit bildet es aber nicht und kann weder Gegenstand einer Gesamtrechtsnachfolge noch eines Sonderkonkurses sein". Dem kann nur zugestimmt werden, wenn die Möglichkeit der Gesamtrechtsnachfolge und (oder) des Sonderkonkurses bestimmende Merkmale für den Begriff der Rechtsgesamtheit bilden; nach der allgemeinen Auffassung ist das nicht der Fall. Vgl. übrigens betreffs des Partikularkonkurses nach früherem preufsischem Recht

Digitized by Google

II. Man wird sich darüber klar bleiben müssen, dafs mit der Bezeichnung von Schiff und Fracht als eines Sondervermögens nicht mehr als ein abkürzender Ausdruck für die einem gewissen Vermögenskomplex gesetzlich zugesprochene Möglichkeit selbständiger Rechtsschicksale gewonnen ist[1]. Der Umfang dieser Möglichkeit ist für die verschiedenen Fälle der Sondervermögen vom geltenden Rechte sehr ungleich bemessen[2]. Allgemeine Rechtssätze für Sondervermögen sind nicht vorhanden. Dafs der Gläubiger, dem nur ein Sondervermögen des Schuldners haftet, nicht schon um deswillen ein dingliches Recht an diesem Vermögen hat, versteht sich ebenso von selbst, wie dafs ein Vermögensteil lediglich durch seine in gewissen Beziehungen erfolgte Besonderung gegenüber dem sonstigen Vermögen einer Person nicht aufhört. Vermögensteil, also Sachkomplex, zu bleiben, um statt dessen juristische Person zu werden. In Ansehung des Schiffsvermögens ist der erste Teil dieser Feststellung praktisch von geringer Bedeutung, weil, wie gezeigt, in aller Regel die Gläubiger, denen ausschliefslich das Schiffsvermögen haftet, zugleich ein Pfandrecht an Schiff und Fracht haben. Wenn aber mehrfach, wie dem Schiffe (s. oben S. 25), so auch dem Schiffsvermögen die Eigenschaft einer Person im Rechtssinne zugesprochen worden ist[3], so handelt es sich auch hier nur um eine vor den wirklichen Lebensverhältnissen ihr Auge verschliefsende Fiktion, die als solche zur Erreichung des mit ihr angestrebten Zweckes unfähig ist. Sie mufs schon daran scheitern, dafs das Schiffsvermögen nicht aufhört, Teil eines Gesamtvermögens oder mehrerer Gesamtvermögen zu sein, und dafs es also zugleich Person und Bestandteil eines Sachkomplexes sein müfste[4]. Die neuerdings aufgetauchte Ansicht aber, das Schiffsvermögen sei zwar nicht Rechtssubjekt, besitze aber Rechtssubjektivität, hat mit Grund bisher nur Gegner gefunden[5]. Indem sie die Klage des Schiffsgläubigers

---

Pöhls I 92 f., nach bremischem Recht O.G. Bremen und O.A.G. Lübeck bei Kierulff II 303, 305, nach hamburgischem: R.O.H.G. XXII Nr. 85 S. 356. Gegen die Bezeichnung des Schiffsvermögens als eines Sondervermögens Lüerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte (Berlin 1902), S. 33 ff.

[1] S. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 401 Anm. 6 a. E.

[2] Vgl. Bekker, Z. f. H.R. IV 552 ff., Syst. d. heut. Pandektenrechts I § 43.

[3] R.G.C.S. XXXII S. 9 ff. (s. dagegen ebd. XXXIII S. 85 f.).

[4] Vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 445 ff.; Pappenheim, Z. f. H.R. XLIII 446, XLIV 601 f.; Platou S. 67 Anm. 13, 508 f.

[5] Sie wird vertreten von Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers (Hamburg 1895, erweitert ebd. 1900). S. dagegen Pappen-

Digitized by Google

gegen das Schiffsvermögen als den Schuldner der geltendgemachten Forderung gerichtet sein läfst, gibt sie keine Auskunft darüber, wie etwas Schuldner sein kann, was nicht Person, d. h. mögliches Rechtssubjekt, ist. Es kann ferner auch dem Schiffsvermögen nicht die Fähigkeit zuerkannt werden, den Passivübergang von Schuldverhältnissen zu vermitteln[1]. Gewifs gibt es Fälle der Verdinglichung von Schulden in der Art, dafs die Person des jeweiligen Schuldners sich durch eine rechtliche Beziehung zu einer Sache oder zu einem Sachinbegriffe bestimmt und demzufolge der Wechsel in der Person des zur Sache in dieser Beziehung Stehenden den Wechsel in der Person des Schuldners mit sich führt. Aber für das Schiffsvermögen besteht ein dahingehender Rechtssatz nicht. Zwar das Pfandrecht der Schiffsgläubiger ist auch dritten Erwerbern von Schiff und Fracht gegenüber verfolgbar (H.G.B. 755 Abs. 2, 759 Abs. 1, 771 Abs. 3). Und das hat in den Fällen der bloßen Sachhaftung die Folge, dafs für den Schuldner keine Haftung mehr besteht, wenn er aufgehört hat, Herr des Haftungsgutes zu sein. Dafs er aber damit zugleich aufgehört habe, Schuldner zu sein, ist eine petitio principii, zu der die herrschende Meinung lediglich durch die Vermengung der Begriffe Schuld und Haftung gelangt ist[2]. Dafs die Haftung auch dritten Erwerbern von Schiff und Fracht gegenüber realisiert werden kann, beruht nur auf der Gewährung des Pfandrechts, nicht auf der Natur des Schiffsvermögens[3]. Es ist freilich dem Pfandrecht so wenig wesentlich, wie dem Sondervermögen; das ergibt sich zumal auch aus der abweichenden Regelung der Ladungsgläubigerrechte. Schliefslich kann auch die Möglichkeit von Schiffsgläubigerrechten des Reeders am eigenen Schiffe aus der Eigenschaft des Schiffsvermögens als eines Sondervermögens allein nicht abgeleitet werden[4]. Das Problem des ding-

heim, Z. f. H.R. XLIV 601 Anm. 1; Schaps S. 80 Anm. 2; Boyens I 188 Anm. 6; Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 34; Mittelstein, B.Sch.R.² I 416; Lüerssen a. a. O. S. 35 f.

[1] Diese Fähigkeit ist Bekker, Syst. d. heut. Pandektenrechts I 151, dem Privatsondergut (im Gegensatz zu den stationes fisci) zuzuschreiben geneigt.

[2] Vgl. hierüber des näheren unten § 25.

[3] Auch Ehrenberg (an den oben S. 61 Anm. 2 angef. Stellen) nimmt an, dafs der Schiffsgläubiger, der auf das Pfandrecht verzichtet hat, sein Recht gegen dritte Erwerber des Schiffsvermögens nicht verfolgen kann. Wären sie aber als solche Schuldner geworden, so wäre nicht ersichtlich, warum der Gläubiger gegen sie nicht in derselben Weise, wie gegen den ursprünglichen Schuldner, sollte vorgehen können.

[4] S. dagegen z. B. Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 22; Mittelstein, B.Sch.R.² I 422. Vgl. im übrigen unten § 26.

Digitized by Google

lichen Rechts an eigener Sache reicht über die Grenzen der Sondervermögen hinaus; das lehrt schon ein Blick auf die Vorschriften der §§ 889, 1256 Abs. 2 B.G.B.[1]. Dafs aber auch Schuldverhältnisse zwischen Gesamtvermögen und Sondervermögen oder zwischen mehreren Sondervermögen begründet werden können, wird sich ohne Personifikation dieser Vermögen ernsthaft nur behaupten lassen, wenn dabei ein von dem allgemein herrschenden und vom B.G.B. 241 adoptierten verschiedener Begriff des Schuldverhältnisses zugrunde gelegt wird. Wie die Dinge liegen, kann die Lehre vom Schiffsvermögen von dessen Einreihung unter die Kategorie der Sondervermögen sachliche Förderung nicht erwarten.

III. Das Schiffsvermögen weist einige Eigentümlichkeiten auf, die es in höchst charakteristischer Weise von anderen Sondervermögen (abgesehen von dem ihm nachgebildeten Ladungsvermögen) unterscheiden.

1. Das Schiffsvermögen ist nicht im Verhältnis zu allen Gläubigern, denen es allein haftet, und (oder) die ein Pfandrecht an ihm haben, ein und dasselbe. Ganz singulär ist die Stellung des Bodmereigläubigers. Wie sein Pfandrecht das einzige auf Rechtsgeschäft beruhende Schiffsgläubigerrecht ist (H.G.B. 679, 755), so bestimmt sich auch dessen Umfang lediglich nach dem Inhalte des Bodmereivertrages (§ 759 Abs. 2). Es kann daher zwar nur an Gegenständen bestehen, die zum Schiffsvermögen gehören, aber es kann sich, wie auf Schiff und Fracht, so auch allein auf das Schiff oder auf die Fracht beziehen (§ 680 Abs. 2). Ferner kann die Fracht nur verbodmet werden, so lange sie der Seegefahr noch nicht entzogen ist (§ 680 Abs. 4), und es kann somit nicht alles Gegenstand des Bodmereipfandrechts sein, was Gegenstand des gesetzlichen Schiffsgläubigerrechts ist. Aber auch im Verhältnis zu anderen Gläubigern ist das Schiffsvermögen sich nicht immer gleich. Zwar der eine und wichtigere seiner Bestandteile, das Schiff, ist stets derselbe, der andere dagegen, die Fracht, ist nur relativ bestimmt. Jedem Schiffsgläubiger gegenüber gehört zum Schiffsvermögen die Bruttofracht der Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist (§ 756). Das Schiffsvermögen setzt sich mithin aus einer Konstanten und einer Variablen zusammen, und diese Relativität erfährt noch eine Steigerung dadurch, dafs nicht nur die Bodmereireise mit der Schiffsgläubigerreise nicht zusammenzufallen braucht,

[1] S. auch die Forderung der Eigentümerdienstbarkeit bei Huber, Festschrift d. Berner jurist. Fakultät f. Hermann Fitting (1902).

Digitized by Google

sondern auch für eine Klasse der gesetzlichen Schiffsgläubiger der Begriff der Reise eine selbständige Regelung erfahren hat (§ 758).

2. Im H.G.B. 486 und anderwärts wird gesagt, der Reeder hafte mit Schiff und Fracht. Es hat daher den Anschein, als wäre das Schiffsvermögen begrifflich ein engerer Komplex innerhalb des Reedervermögens, ein Sondervermögen des Reeders. Das ist es nun allerdings der Regel nach, aber nicht notwendig. Vielmehr kann es ganz oder zum Teil entweder von vornherein nicht zum Vermögen des Reeders gehören oder nachträglich die Zugehörigkeit zu diesem Vermögen einbüßen, ohne darum mit Bezug auf Haftung und Schiffsgläubigerrecht eine Änderung zu erfahren. Das von einem Ausrüster zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendete Schiff steht, obgleich ebenfalls den Mittelpunkt des Schiffsvermögens bildend, nicht im Eigentum desjenigen, der Dritten gegenüber als Reeder gilt und demzufolge Schuldner der Forderungen wird, für welche Schiff und Fracht ausschließlich haften und (oder) mit Schiffsgläubigerrechten belastet werden. Aber dasselbe Schiff würde gleichzeitig aus etwa früherer Verwendung durch den Eigentümer einem anderen Sondergut zugehören und wiederum im Falle der Veräußerung durch die Verwendung seitens des Erwerbers zum Mittelpunkte eines ihm gehörigen Schiffsvermögens gemacht werden können. Die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten an dem vom Ausrüster verwendeten Schiffe kann nicht[1] auf denselben Gedanken zurückgeführt werden, der den „Vorschriften zu Gunsten derjenigen, welche Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten", zugrunde liegt. Für die wichtigen Fälle, in denen Forderungen und Pfandrechte der Schiffsgläubiger ohne deren Zutun unmittelbar kraft Rechtssatzes entstehen (wie z. B. aus einer Schiffskollision), kommt der gute Glaube (d. h. die nicht grob verschuldete Unkenntnis des Gläubigers von dem Nichteigentum des Ausrüsters) überhaupt nicht in Betracht. Aber auch der Durchführung des auf ein Rechtsgeschäft gegründeten Anspruchs kann der Eigentümer des Schiffes mit dem Nachweise der mangelnden Gutgläubigkeit des Gegners allein nicht wirksam begegnen (§ 510 Abs. 2). Haftung und Schiffsgläubigerrecht entstehen also — von dem Ausnahmefall des § 510 Abs. 2 abgesehen — auch für den um das Eigentumsverhältnis am Schiffe wissenden Dritten ebenso, wie wenn das Schiff dem

[1] Mit Boyens I 304 (vgl. Lewis, Seerecht[2] I 102) und Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 31, zum Teil auch Prot. IV 1662. In der Sache läuft hierauf auch schon die Konstruktion Ehrenbergs (s. unten S. 66 Anm. 1) hinaus.

Digitized by Google

Ausrüster gehörte. Eine dem Schuldner nicht gehörige Sache wird mithin regelmäfsig von Haftung und Pfandrecht ohne Rücksicht darauf ergriffen, dafs sie dem Schuldner nicht gehört. Nicht also ein Teil seines Vermögens haftet, sondern für seine Schuld haftet das Schiffsvermögen, auch soweit es nicht sein Vermögen ist. Nicht mit einer beschränkten Haftung des Schuldners haben wir es zu tun, sondern mit reiner Sachhaftung[1]. Ferner braucht aber auch der zweite Bestandteil des Schiffsvermögens, die Fracht, nicht zu demselben Vermögen, wie das Schiff, zu gehören. Das zeigt sich einmal wiederum im Falle des Ausrüsters, der als Verfrachter Gläubiger der Frachtforderung ist, ohne Eigentümer des Schiffs zu sein. Nicht anders aber auch, wenn der Reeder das Schiff veräufsert hat, ohne die Frachtforderung dem Erwerber abzutreten. Schiff und Fracht gehören auch hier mit bezug auf Haftung und Schiffsgläubigerrecht zum Schiffsvermögen, ohne doch einen engeren Komplex innerhalb des Vermögens einer Person darzustellen.

Das Schiffsvermögen ist also weder ein im Verhältnis zu allen Beteiligten sich gleichbleibendes Vermögen[2], noch notwendig ein Sondervermögen des Reeders als Schuldners der Forderungen, für die es — ausschliefslich oder in qualifizierter Weise — haftet[3]. Es ist mithin ein Sondervermögen in objektivem Sinne, d. h. ein für gewisse Rechtsschicksale (Haftung, Schiffsgläubigerrecht) zu einer Einheit erhobener Vermögenskomplex, der diese seine Selbständigkeit der Verwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die

---

[1] Dagegen nimmt namentlich Ehrenberg (Beschr. Haftung, S. 1, 4, 10, 12, 13, 457 u. sonst) an, dafs die Forderung nur „aus gewissen Vermögensteilen des Schuldners" beigetrieben werden könne. Er mufs sich daher (S. 171) mit der Fiktion helfen, dafs die Gläubiger den Ausrüster wie einen Eigentümer des Schiffes behandeln dürften.

[2] Diese Relativität des Schiffsvermögens wird von dem Reichsgericht (Urteil v. 16. IV. 1902 Hans. G.Z. 1902 Nr. 89 S. 209[2] in einer Binnenschiffahrtssache) unrichtig dahin erweitert, dafs sich nach den jeweiligen Umständen bestimme, was im einzelnen Falle zum Schiffsvermögen zu rechnen sei, und dafs diese Umstände daher wohl dahin führen könnten, in die Haftung für die Ladung eines Kahnes auch den Schlepper hineinzuziehen. Letzteres ist gewifs richtig, aber die Mithaftung des Schleppers macht ihn nicht zu einem Teile des an den Geschleppten anschliefsenden Schiffsvermögens.

[3] Es ist ein Widerspruch, wenn Boyens I 188 das Schiffsvermögen als ein im Vermögen des Reeders befindliches Sondervermögen definiert und danach (S. 211) hervorhebt, dafs die verschiedenen Bestandteile des Schiffsvermögens sich möglicherweise in verschiedenen Händen befinden können. Derselbe Widerspruch begegnet bereits bei Wagner I 180 Anm. 10 und Text dazu und vorher bei Ehrenberg (s. dazu oben Anm. 1).

Digitized by Google

Seefahrt verdankt. Nur regelmäfsig, aber nicht notwendig ist es auch subjektiv in dem Sinne ein Sondervermögen, dafs es einen besonderen Teil des Vermögens desjenigen bildet, welcher Schuldner der Forderungen ist, für die das Schiffsvermögen haftet. Eine Bestätigung erfährt diese Betrachtung, wenn nötig, noch durch die des Ladungsvermögens, das einerseits von gleicher rechtlicher Natur wie das Schiffsvermögen ist, andererseits noch viel häufiger, als dieses, der gesetzlichen Haftung für Schulden unterliegt, die nicht solche seines Eigentümers sind[1]. Dem sicheren Inhalte des Gesetzes (§ 486) gegenüber kann dessen irreführende Ausdrucksweise, die den Reeder mit Schiff und Fracht haften läfst, nicht ins Gewicht fallen. Sie ist überdies nur aus redaktionellen Rücksichten an die Stelle der zunächst angenommenen Fassung gesetzt worden: „Der Reeder sowie die Reederei haften für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern es haften dem Dritten nur Schiff und Fracht[2]."

IV. Auch insoweit, als Schiff und Fracht für Haftung und Schiffsgläubigerrecht zu einem besonderen Vermögenskomplex verbunden sind, weist die Gestaltung der sie gemeinsam treffenden Rechtsschicksale im einzelnen sehr erhebliche Verschiedenheiten für beide auf. In den Ausnahmefällen der nicht mit Schiffsgläubigerrecht verbundenen Haftung nur von Schiff und Fracht würde dies hinsichtlich der regelmäfsig für beide verschiedenen Art der Zwangsvollstreckung der Fall sein. Das Schiffsgläubigerrecht aber wird schon formell vom Gesetze nicht als ein Pfandrecht an „Schiff und Fracht", sondern als ein Pfandrecht am Schiffe behandelt[3], das sich — von den Besonderheiten der Bodmerei abgesehen — aufserdem auf die Fracht erstreckt (§§ 755, 756). Weiterhin werden Pfandrecht am Schiffe und Pfandrecht an der Fracht mehrfach gesondert und materiell verschieden geregelt. So mit Bezug auf die Verfolgbarkeit gegenüber dritten Erwerbern des Pfandes (§§ 755 Abs. 2, 771 Abs. 3) und mit Bezug auf das Erlöschen (§§ 764 und 765, 771 Abs. 1). Daher kann das Pfandrecht am Schiffe nach Untergang desjenigen an der Fracht fortbestehen und umgekehrt. Auch die äufserlich einheitliche Bestimmung des § 761 Abs. 1 über die Realisierung des Pfandrechts enthält in Wahrheit eine ver-

[1] Vgl. unten § 27 Nr. III.

[2] Entw. I. Lsg. Art. 424; vgl. Prot. VIII 3731.

[3] Auf die Frage, ob das vom Gesetze so genannte Pfandrecht in Wahrheit ein solches ist, braucht an dieser Stelle noch nicht eingegangen zu werden. S. darüber unten § 25.

Digitized by Google

schiedene Regelung für das Pfandrecht am Schiffe und das an der Fracht, weil die für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften für beide verschieden sind. Die Bestimmungen der §§ 766 ff. über die Rangordnung der am Schiffe bestehenden Schiffsgläubigerpfandrechte gelten zwar auch für die an der Fracht bestehenden (§ 771 Abs. 2). Aber es braucht gleichwohl im einzelnen Falle der Schiffsgläubiger in Ansehung der beiden Bestandteile des Haftungsgutes nicht denselben Rang zu genieſsen. Eine Verschiedenheit in dieser Beziehung kann gegeben sein, wenn ein vorstehender Gläubiger nur an einem der beiden Gegenstände ein Pfandrecht hat. Ein Fall der Art liegt namentlich vor, wenn der vorstehende Gläubiger ein Bodmereigläubiger ist, dem nur das Schiff oder nur die Fracht verbodmet ist (§ 680 Abs. 2).

VI. Besitz an Schiffen. Rechte an Schiffen im allgemeinen.

§ 6.

I. Erwerb und Verlust des Besitzes an Schiffen vollziehen sich nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechts[1]. Nur hinsichtlich der Rechtswirkungen des Besitzes sind einige Besonderheiten zu bemerken. Das ältere deutsche Recht und die geltenden fremden Rechte, in denen sich der Satz „Hand wahre Hand“ erhalten hat, machen von ihm für Seeschiffe eine Ausnahme[2]. Da

[1] Daher ist namentlich der Schiffer als solcher ungeachtet seiner weitgehenden, tatsächlichen und rechtlichen Verfügungsmacht nach deutschem Rechte (B.G.B. 855) nicht Besitzer, sondern nur Besitzdiener. (Ebenso Dernburg, Bürgerl. R. III³ § 23 Anm. 8; Boyens I 140; Bartels, Gruchots Beiträge XLII 654; Förtsch² S. 46; Mittelstein, B.Sch.R.² I S. 73 III.) Daſs Besitzverlust des Reeders nicht schon gegeben ist, wenn das Schiff im Sinne des § 740 H.G.B. der Verfügung der Schiffsbesatzung entgegen ist, s. R.G.C.S. V S. 93.

[2] Der Satz „Hand wahre Hand“ scheint im Mittelalter auch für Schiffe gegolten zu haben. Vgl. Wagner I 178 f., 238 Anm. 4; Rehme, Geschichtliche Entwickelung der Haftung des Reeders, S. 70 ff.; H. Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen, S. 25 ff. (a. M. Goldschmidt, Z. f. H.R. VIII 254 f., Handb. II² S. 4 f.: Stobbe, Handb. d. dtsch. Privatr. II² S. 622; Heusler, Instit. d. dtsch. Privatr. I 334). Für die neuere Zeit vgl. Erk. des Hamb. H.G. v. 10. XI. 1834 in Asher, Rechtsfälle I 2 S. 249 f., Brem. V. v. 25. VIII. 1848 § 9, Pöhls I 112, Prot. IV 1661, VIII 3740 (Boyens I 139 Anm. 5 legt die an den letzten drei Stellen sich findenden Äuſserungen zu eng aus). Daſs die dem Satze „Hand wahre Hand“ entsprechenden Prinzipien des französischen, holländischen, englischen Rechts nach konstanter Praxis auf Seeschiffe nicht angewendet werden, bemerkt Goldschmidt, Handb.¹ I 832

Digitized by Google

das A.D.H.G.B. von ihnen schwieg, wurde streitig, ob seine den genannten Rechtssatz fortbildenden Vorschriften über Erwerb und Verlust von Eigentum und sonstigen dinglichen Rechten nach Maßgabe des Art. 306 auch auf Seeschiffe anzuwenden seien[1]. Bezüglich der nicht mehr auf den Handelsverkehr beschränkten Vorschriften der §§ 932 ff., 1032, 1207 f. des B.G.B. läßt sich die Geltung auch für Seeschiffe nicht bezweifeln[2]. Sonach wohnt auch in Ansehung ihrer dem Besitz die Legitimationskraft für den Rechtserwerb des Gutgläubigen inne. Aber es greifen hiervon verschiedene Ausnahmen Platz. So für alle Schiffe des H.G.B. hinsichtlich des gesetzlichen Pfandrechts der Schiffsgläubiger. Dasselbe ist nach § 755 Abs. 2 „gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar". Die Vorschrift, auf welche an anderer Stelle zurückzukommen sein wird, bringt, was sie sagen will, jetzt nur unvollkommen zum Ausdruck. Denn sie will dem Pfandrecht nicht nur die Geltendmachung, sondern vor allem seinen Bestand gegenüber den sonst das Erlöschen des Pfandrechts herbeiführenden Verfügungen und ähnlichen Rechtsvorgängen sichern. Durch die Vorschrift des § 776 H.G.B., der dem Schiffsgläubigerrecht ohne Rücksicht auf die Zeit seiner Entstehung den Vorzug vor anderen Gläubigerrechten einräumt, wird auch das Zurücktreten eines Schiffsgläubigerrechts gegenüber einem später vom Gutgläubigen erlangten sonstigen Pfandrecht ausgeschlossen. Für registrierte Schiffe erfahren die Vorschriften der §§ 932 usw. B.G.B. eine weitere Durchbrechung mit Bezug auf das rechts-

---

Anm. 36 Nr. 2; s. auch Desjardins I nr. 57: Lyon-Caen et Renault V nr. 84; Kist V 19; Abbott S. 2; Maclachlan S. 14. Ebenso für Italien Vidari, Diritto marittimo I nr. 17; Majorana, Principii di dir. nautico I p. 37; Pipia I nr. 9. Ausdrückliche Vorschrift in Portugal 487 (früher 1292).

[1] Für die Verneinung besonders Goldschmidt, Handb.[1] I 831 ff. (vgl. auch Z. f. H.R. XXIII 355); ferner Lewis, Seerecht[2] I 102 Anm. 1, Handb. IV 1 S. 22; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 61; Dernburg, Preuß. Privatrecht[5] I 432 Anm. 14; Schaps[1] S. 15 § 14; für die Bejahung: v. Hahn, Kommentar[2] II 142 f.; Hauser, Arch. f. dtsch. Wechselr. XVI 259 ff.; Endemann, Handb. II 54; Cosack[4] S. 171; O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. 1886 S. 305; Staub, Komm. z. A.D.H.G.B. § 4 zu Art. 306; Boyens I 139 Anm. 5. Für die erstere Ansicht spricht die geschichtliche Entwickelung. Eine Abweichung von ihr kann aus der Nichterwähnung der Schiffe im Art. 306 im Hinblick auf dessen Entstehungsgeschichte nicht entnommen werden (Goldschmidt, Handbuch I 832 f.).

[2] Die sie umfassende, allgemeine Ausdrucksweise der bezeichneten Vorschriften, die hier nicht auf Grund der Entstehungsgeschichte eingeschränkt verstanden werden können, findet zumal auch in den Ausnahmebestimmungen des § 1262 ihre Bestätigung.

Digitized by Google

geschäftliche Pfandrecht[1]. Eine solches kann an ihnen nach Maßgabe des B.G.B. 1260 nur von dem Eigentümer bestellt werden. § 1260 enthält eine Ausnahme von der Vorschrift des § 1207[2]. So lange das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, behält es im Falle der Veräußerung oder Belastung des Schiffes seine Kraft, auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist (§ 1262 Abs. 1). Unter der Voraussetzung, daß die hier zur Entstehung des Pfandrechts regelmäßig nicht erforderliche Eintragung desselben erfolgt ist, findet die Vorschrift des § 1262 Abs. 1 auch auf gesetzliche und sonstige Pfandrechte Anwendung (B.G.B. 1259, 1257, C.P.O. 931 Abs. 3, Zw.V.G. 169 Abs. 2 Satz 3). Schiffsgläubiger allgemein und andere Gläubiger, soweit ihre Pfandrechte eingetragen sind, sind daher vor Verlust und Schmälerung ihres Rechts im Wege der Verfügung des durch den Besitz legitimierten Nichteigentümers geschützt, während dem Rechte des Eigentümers nach Maßgabe der allgemeinen Vorschriften dieser Schutz fehlt. In Ansehung der Schiffsgläubiger erscheint diese Begünstigung um deswillen als nicht ungerechtfertigt, weil ihre Forderungen zum großen Teil ohne ihren Willen entstehen, weil überwiegend das Pfand allein für diese Forderungen haftet, und weil in erheblichem Umfange die Entstehung ihrer durch das Pfandrecht gesicherten Forderungen nicht vornehmlich in ihrem eigenen Interesse liegt. In Ansehung der übrigen Pfandgläubiger dagegen rechtfertigt sich jene Begünstigung zwar allenfalls insoweit, als es sich um rechtsgeschäftlich entstandene Pfandrechte handelt, durch die gänzlich verschiedene Bedeutung, welche die Eintragung des Eigentümers und die des Pfandgläubigers für deren Recht hat. Soweit aber die Pfandrechte nicht durch Eintragung entstanden, sondern nach der Entstehung eingetragen sind, ohne daß die Eintragung vorgeschrieben wäre, ist durch diese allerdings dem Gläubiger ein Mittel zur Sicherung seines Rechtes gewährt, das dem Eigentümer versagt ist, obwohl seine Eintragung zwar niemals eine Voraussetzung für den Eigentumserwerb, aber doch allgemein den Gegenstand öffentlichrechtlichen Zwanges bildet[3]. Immerhin wird durch diesen die praktische Bedeutung der in Rede stehenden Unterscheidung sehr verringert. Denn er hat zur Folge, daß regelmäßig der Eigentümer des Schiffes aus dem Register

[1] Das Gleiche gilt nach bremischem (A.G. z. B.G.B. v. 18. VII. 1899 § 30 Abs. 4) und oldenburgischem (G. v. 10. III. 1903 § 4 — G.Bl. XXXIV S. 576) Rechte für Registerpfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen.

[2] Vgl. dazu unten § 12 Nr. IV.

[3] FlaggenG. §§ 11 Abs. 2, 10, 8, 19, 14, 13 Abs. 1, 20, 23, 24.

Digitized by Google

und aus dem Zertifikat zu ersehen ist. Eine durch Nichtberücksichtigung zumal auch des letzteren verursachte Unkenntnis dessen, der ein Recht am Schiffe erwerben will, betreffs des Nichteigentums des Verfügenden wird daher meist den Mangel des guten Glaubens bedeuten und deshalb dem beabsichtigten Rechtserwerb entgegenstehen [1].

Innerhalb des Besitzes ist dem Eigenbesitze an Schiffen durch den § 164 des Zw.V.G. eine besondere, über das Gebiet der Zwangsvollstreckung hinausreichende Bedeutung zugewiesen worden. Die Zwangsversteigerung eines im Schiffsregister eingetragenen Schiffes darf darnach, soweit sich nicht aus den Vorschriften des H.G.B. (oder des B.Sch.G.) ein anderes ergibt, nur angeordnet werden, wenn der Schuldner das Schiff im Eigenbesitze hat. Aus dem H.G.B.[2] ergibt sich ein anderes für die nach den Vorschriften für die Zwangsvollstreckung erfolgende Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiffe. Dagegen kommt die Regel des § 164 Zw.V.G. zur Anwendung auf die Realisierung sonstiger Pfandrechte an registrierten Schiffen, die ebenfalls nur nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften stattfinden kann [3].

Endlich ist in diesem Zusammenhange daran zu erinnern, dafs der Besitz am Schiffe (Eigen- oder Fremdbesitz) unter den Voraussetzungen des H.G.B. 510 zur Entstehung auch dem Eigentümer gegenüber wirksamer Pfandrechte, nach Mafsgabe von H.G.B. 530 sogar zum Verluste seines Eigentums durch Veräufserung seitens des vom Ausrüster angestellten Schiffers führen kann [4].

II. Entstehung, Wirksamkeit, Übertragung und Endigung von Rechten an Schiffen [5] werden im allgemeinen von den Regeln des

[1] Vgl. Goldschmidt, Handb.[1] I 833; Boyens I 138.

[2] § 761 Abs. 2 (dazu § 510). Vgl. Entw. I e. Zw.V.G. (1889) § 211, Mot. S. 341 (s. Mittelstein, Arch. f. Bürgerl. R. IV 131 f), Entw. II § 164 u. Denkschr. S. 110 (1897, C. Heymann), s. Mittelstein, Z. f. H.R. XLVI 94.

[3] B.G.B. 1268, 1259, 1257, C.P.O. 931 Abs. 3 Satz 2. Über die entsprechende Anwendung der §§ 58, 787 auf den Fall, dafs es an einem Eigenbesitzer des Schiffes fehlt, s. Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 109 (zustimmend Boyens II 40 Anm. 6a; Fischer u. Schäfer, Gesetzgebung betr. d. Zwangsvollstreckung in d. unbew. Verm., Anm. 1 z. Zw.V.G. 164; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 506; a. M. Ehrenberg in Göttinger Festschrift f. Regelsberger [1901] S. 20, dem ich mich nicht anschliefsen kann, weil dem Gläubiger weder das Warten auf die Okkupation eines anderen, noch das eigene Okkupieren zuzumuten ist).

[4] Vgl. Wagner I 148 f.

[5] Für das deutsche Recht kommen nur Eigentum, Pfandrecht und Nieſsbrauch in Betracht. Besondere Vorschriften für den letzteren bestehen nicht;

Digitized by Google

Fahrnisrechts beherrscht. Eben hier aber greift die schon erwähnte, privatrechtliche Funktion des Schiffsregisters modifizierend ein. Registrierte Schiffe unterstehen in den genannten Beziehungen zum Teil besonderen, den Vorschriften des Liegenschaftsrechts nachgebildeten Bestimmungen. Schon im Mittelalter begegnet die Eintragung auf Schiffe sich beziehender Rechtsvorgänge, besonders Rechtsgeschäfte, in öffentliche Bücher. Namentlich dienten die deutschen Stadtbücher der Natur der Sache nach auch den Eintragungen dieser Art[1]. An der weiteren Entwickelung, die für Grundstücke aus den Stadtbüchern allmählich die Grundbücher hervorgehen liefs, haben die Schiffe im allgemeinen nicht Anteil gehabt[2]. Aber gerade für sie hat sich von jeher das Bedürfnis leichter und sicherer Feststellbarkeit privatrechtlicher Verhältnisse in besonderem Grade geltend gemacht. Einmal infolge der Verwendung des Schiffs unter Umständen, die ein Zurückgreifen auf die allgemein verfügbaren Beweismittel nur ausnahmsweise gestatten; sodann im Hinblick auf die zumal der Frage des Eigentums am Schiffe zukommende Bedeutung für Verhältnisse des öffentlichen, besonders des Völkerrechts. Es kann daher nicht überraschen, dafs der das heutige Recht in so ausgedehntem Mafse beherrschende Gedanke der öffentlichen Register mehr und mehr auch in Ansehung der dinglichen Rechte an Schiffen Verwendung findet. Durch die Eintragung in solche Register wird den Rechtsvorgängen Publizität verliehen. Die auf Grund der Eintragungen ausgestellten und mit den Registern in Einklang erhaltenen Schiffspapiere dienen dem Nachweise der Rechtsverhältnisse, wo auch das Schiff sich befinden mag. Im einzelnen freilich sind diese allgemeinen

---

es finden lediglich die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über den Nießbrauch an beweglichen Sachen (B.G.B. 1030 ff.) Anwendung. Nach ihnen versteht sich insbesondere, dafs der Nießbraucher trotz der für die Erhaltung des Schiffes damit verbundenen Gefahr es zur Schiffahrt zu verwenden befugt ist (B.G.B. 1036 Abs. 2, 1050; vgl. l. 12 § 1 D. VII 1: navis etenim ad hoc paratur ut naviget); er ist aber verpflichtet, es auf seine Kosten unter Versicherung zu bringen (B.G.B. 1045). Vgl. übrigens Chr. J. Vaillant, Spec. iurid. inaug. de usufructu navium (Lugd. Bat. 1802).

[1] Vgl. z. B. Stobbe-Lehmann, Privatrecht II[3] 2, 309 Anm. 12; Rehme, Das Lübecker Ober-Stadtbuch, S. 122 Anm. 47; H. Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen, S. 33 ff., 37 ff., 42 Anm. 4, 54 ff., 60 ff., 68 ff., 75.

[2] In Norwegen erhielten ausnahmsweise schon im 18. Jahrhundert Schiffe zusammen mit Grundstücken ein Folium in Realregistern, während besondere Schiffsregister erst im vorigen Jahrhundert eingeführt wurden; vgl. Aubert, Grundbøgernes Historie i Norge, Danmark og tildels Tyskland, S. 199.

Digitized by Google

Gedanken seitens der geltenden Rechte in überaus verschiedener Art entwickelt und ausgestaltet worden[1]. Es bestehen erhebliche Unterschiede namentlich

1. in Ansehung der Register, in welche die bezüglichen Eintragungen zu erfolgen haben. Bald wird das allgemeine Handelsregister dafür verwendet[2], bald das zunächst dem öffentlichrechtlichen Zwecke der Nationalisierung dienende Schiffsregister[3], bald ein besonderes privatrechtliches Register[4].

2. in Ansehung der Schiffe, für welche die privatrechtliche Bedeutung der Eintragungen in Frage kommt. Das sind überwiegend, aber nicht ausschliefslich[5], die zur Führung der betreffenden Landesflagge berechtigten. Meist entscheidet bei ihnen die Tatsache der erfolgten Eintragung, zuweilen[6] schon die der Eintragungspflichtigkeit des Schiffes über die Anwendbarkeit der Registerrechtsnormen. Nach den meisten Rechten kommen neben den fertiggestellten auch im Bau begriffene Schiffe unter bestimmten Voraussetzungen als Gegenstände privatrechtlicher Eintragungen in Betracht.

3. in Ansehung der Rechtsvorgänge, deren Eintragung oder Nichteintragung privatrechtlich von Belang ist. Im weitesten Mafse ist dies hinsichtlich des rechtsgeschäftlichen Pfandrechts der Fall[7]. Für das Eigentum hat das Register nur zum Teil bezüglich des Erwerbes[8], in gröfserem Umfange bezüglich der Nachweisung

[1] Über die Vorschläge des Brüsseler Seerechtskongresses von 1888 (Z. f. H.R. XXXVI 154) s. Boyens I 130 f.

[2] So Mexiko 21 Nr. XVI ff.; in Spanien 573 (vgl. G. v. 21. VIII. 1893 Art. 14), 16 umfafst das Handelsregister mehrere voneinander unabhängige Bücher, deren drittes (nur in den Küstenprovinzen und an den Binnenschiffahrtsplätzen geführtes) das Schiffsregister ist.

[3] So in England, Frankreich, Deutschland.

[4] So Ver. Staat. v. Nordamerika Rev. Stat. s. 4192, Belgien 2, 139, Argentinien 859 Abs. 2. In Italien dient das Schiffsregister den Eintragungen für nationalisierte, ein besonderes Register denen für nicht nationalisierte Schiffe (Cod. di comm. 481, 483, 485, 486, 490).

[5] S. z. B. Italien 490 (oben Anm. 4).

[6] Norweg. RegisterG. v. 4. V. 1901 § 20. Zweifelhaft Dänemark § 3 (dazu Bentzon S. 31 Anm. 1). Eigentümlich Schweden: lag om inteckning i fartyg v. 10. V. 1901 § 1; vgl. m. lag om ändring i 10 och 17 kap. hdlsblk. v. demselben Tage.

[7] Vgl. dazu unten § 10.

[8] Meist nur desjenigen kraft freiwilliger Veräufserung unter Lebenden (s. Holland 309 [dazu Kist V² S. 18 f.; Molengraaff S. 240], Belgien 2 [s. aber dazu Jacobs I Nr. 7], Argentiniën 859, Dänemark 3, Norwegen 20, Japan 591), zuweilen auch des durch Erbauung erfolgenden (Chile 833; vgl. auch Italien 481, 490).

Digitized by Google

des bestehenden Rechts Bedeutung. Einzelne Rechte weisen auch für die Einräumung eines Gebrauchsrechts oder sonstige Rechtsgeschäfte über Schiffe dem Register eine Funktion zu[1].

4. in Ansehung der Rechtswirkungen, die sich an die Eintragung knüpfen. Zum Teil ist die Gültigkeit gewisser Rechtsvorgänge selbst durch die Eintragung bedingt[2], zum Teil nur der Eintritt ihrer vollen Wirksamkeit, sei es, dafs der unabhängig vom Register sich vollziehende Vorgang der Wirksamkeit Dritten gegenüber ermangelt[3], oder dafs es zwar nicht zum Erwerbe eines Rechts, zumal des Eigentums, wohl aber zur Verfügung über dasselbe der vorgängigen Eintragung bedarf[4]. Verschieden beantwortet wird auch die hiermit in engem Zusammenhange stehende Frage, ob und inwieweit dem Registerstande ein öffentlicher Glaube zuzuerkennen ist, vermöge dessen der auf seine Richtigkeit Vertrauende auch bei Verschiedenheit der wirklichen und der buchmäfsigen Rechtslage geschützt wird[5]. Endlich ist auch die Bedeutung des Vermerks ungleich geregelt, der über die erfolgte Eintragung rechtlich erheblicher Vorgänge in dem Schiffszertifikat zu machen ist[6].

---

[1] So Norwegen (RegisterG. § 20) für jeden rechtsbegründenden Akt, Italien 483 (alienazione o cessione totale o parziale della proprietà o del godimento della nave), Japan 536 (vgl. E.G. 128) für die Miete.

[2] Das gilt namentlich für die Verpfändung, vereinzelt aber auch für die Eigentumsübertragung im Wege freiwilliger Veräufserung; s. Holland 309 Abs. 2, Dänemark 3 (dagegen nicht — wie Boyens I 130 Anm. 29 meint — Chile 883).

[3] So für die freiwillige Veräufserung Frankreich, s. Lyon-Caen et Renault V nr. 120—128, ferner Spanien 573 Abs. 1, Italien 483 Abs. 2, Belgien 2, Argentinien 859, 866 (anders 860 Abs. 2). Nach norwegischem Rechte (RegisterG. § 20, dazu Lambrechts, Lov om Registrering af Skibe, S. 49 ff.) ist die Eintragung für Eigentumserwerb im Wege freiwilliger Veräufserung und für Verpfändung registrierungspflichtiger Schiffe und ihrer Parten wesentlich, während sie für sonstige Rechtsbegründung nur zur Wirksamkeit gutgläubigen Dritten gegenüber erforderlich ist. Nach Finnland 8 (s. Lang, Finlands sjörätt I 130) verschafft im Falle mehrfacher Veräufserung die Registrierung dem zweiten Erwerber, der in gutem Glauben und gegen Entgelt erworben hat, den Vorzug gegenüber dem ersten, nicht eingetragenen.

[4] So besonders nach englischem Recht — M. Sh. A. 1894 s. 56: the registered owner of a ship or of a share therein shall have power absolutely to dispose etc., dazu Maclachlan S. 37 cf. 39; Abbott S. 37 ff.

[5] So gilt namentlich nach englischem Recht der als Eigentümer Eingetragene als prima facie-Eigentümer; s. Abbott S. 39 f.; Maclachlan 38, 26 f.; Carver, Carriage by Sea[2] s. 45; Marsden, Collisions at Sea[3], S. 68. Für das dänische Recht s. Bentzon S. 35 ff.

[6] Vgl. z. B. einerseits für das französische Recht Lyon-Caen et Re-

Digitized by Google

In Deutschland ist die Schaffung eines privatrechtlich erheblichen Registers für Seeschiffe schon bei der Herstellung des A.D.H.G.B. Gegenstand eingehender Erwägungen gewesen[1]. Sie haben aber nicht zur Aufnahme einschlägiger Vorschriften in das Gesetzbuch geführt. Hinsichtlich der Verpfändung griffen zunächst die Landesgesetze (s. unten § 10) ein. Sie schufen ein zu seiner Entstehung der Eintragung bedürfendes Vertragspfandrecht, das allerdings, auch soweit es zugelassen war, nicht überall die einzige Art des rechtsgeschäftlichen Pfandrechts bildete[2]. Die Eintragung erfolgte in das Schiffsregister; nur in Oldenburg bestand ein von dem Schiffsregister verschiedenes, aber in inneren Zusammenhang mit ihm gesetztes Schiffspfandregister[3]. In Ansehung der Verpfändung wurde zum Teil[4] der als Eigentümer eingetragene Nichteigentümer dem Eigentümer gleichgeachtet. Darüber hinaus hat für die Aktiv- und Passivlegitimation im Prozesse sich gewohnheitsrechtlich der Satz entwickelt, daſs die Eintragung im Schiffsregister einen prima facie-Beweis des Eigentums erbringt[5]. Es steht hiermit im Einklang, wenn auch im Zwangsversteigerungsverfahren die Eintragung

---

nault V nr. 120, 127 f., andererseits für das englische Recht M. sh. A. 1894 s. 20, dazu Boyens I 124.

[1] S. schon Berl. Prot. S. 115, dann Mot. z. preuſs. Entw. S. 216, Prot. IV 1477 ff., 1665 ff., 1689 ff., 1696 f., 1705 f., 1746 ff., VI 2903 ff., Entw. I. Lsg. 403, Prot. VIII 3704 (dazu Wagner I 177 Anm. 13).

[2] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 62, 74 ff., 79, 83, 86, 88 f.

[3] Oldenb. G. v. 3. IV. 1876 Art. 1 f. (dazu Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 287 Anm. 11, jetzt oldenb. A.G. z. B.G.B. v. 15. V. 1899 §§ 15, 50 Nr. 18).

[4] Streitig, in welchem Umfange: Boyens I 109 f., 111 f.

[5] Wagner I 177; ferner Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 192; O.L.G. Hamburg Seuffert XLII Nr. 135, R.G.C.S. XLII S. 71 (= Hans. G.Z. XX S. 98). Weitergehend Schaps S. 15 f. und Boyens I 105 f., die mit Unrecht die von ihnen vertretene Ansicht von Wagner, Mittelstein, dem R.O.H.G. und dem R.G. geteilt glauben. Streitig ist, ob zu dem Beweise seines Nichteigentums auch zuzulassen ist, wer seine Eintragung trotz mangelnder Berechtigung selbst zum Schein herbeigeführt hat. Die Frage wird verneinend zu beantworten sein, weil das Register den redlichen Verkehr und nicht den Betrug zu schützen bestimmt ist. Vgl. O.A.G. Rostock bei Seuffert XI Nr. 169 S. 260 f. (mit Bezug auf die ältere Eintragung in die Schiffspapiere); Boyens I 106 f. gegen Lewis, Seerecht[2] I 11 f. und Schaps S. 16 Anm. 14. Die Entscheidung des R.G.C.S. VII Nr. 4, die einen Fall solcher Scheineintragung betrifft, ergibt für die vorliegende Frage nichts. Sie gründet sich auf die Bedeutung des Vorliegens eines materiellen Interesses für die Versicherung und wäre nicht anders ausgefallen, wenn es sich um die unwirksame Eintragung eines Gutgläubigen gehandelt hätte. Vgl. übrigens auch Hans. G.Z. XXIV (1903) S. 200[2].

Digitized by Google

jemandes als Eigentümers zur Glaubhaftmachung seines Eigentums und etwa weiter auch seines Besitzes verwendet werden kann[1]. Im übrigen ist das geltende Reichsrecht hinter den früheren Partikularrechten hinsichtlich der Ausdehnung des öffentlichen Glaubens der Schiffsregister zum Teil zurückgeblieben. Für das Pfandrecht, das an registrierten Schiffen nur noch mittelst Eintragung bestellt werden kann, räumt das Reichsrecht in bestimmtem Umfange (s. unten § 15 Nr. 1) dem Registerstande eine publica fides ein. Gegen die hiermit verbundenen Gefahren gewährt es Schutz durch Berichtigungsanspruch und Eintragung von Widerspruch und Vormerkung[2]. Durch die Vorschriften über das Pfandrecht wird naturgemäfs auch das Eigentum und selbst der Nieſsbrauch in Mitleidenschaft gezogen (B.G.B. 1262). Aber der Nieſsbrauch wird überhaupt nicht in das Schiffsregister eingetragen, auf die umfassende Zulassung gesetzlicher Pfandrechte kann nicht verzichtet werden, und auch die Eintragung des Eigentümers wird vom Gesetze[3] zunächst nur für die Zwecke und deshalb nur mit den Mitteln des öffentlichen Rechts angestrebt. Nur innerhalb gewisser Grenzen ist der nicht eingetragene Eigentümer eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes in der Verfügung über dieses beschränkt. In Ansehung eines Pfandrechts an einem solchen Schiffe „soll“ nach F.G.G. 111 eine Eintragung regelmäfsig, d. h. von den Ausnahmen des Abs. 2 abgesehen, nur erfolgen, wenn derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, als der Berechtigte eingetragen ist. Daher ist insbesondere zwar das vom nicht eingetragenen Eigentümer bestellte Pfandrecht im Falle der Eintragung nicht unwirksam, diese wird aber normalerweise ohne mindestens gleichzeitig herbeigeführte Eintragung des Eigentümers nicht erlangt werden können. Der Eigentumserwerb am Schiffe selbst dagegen vollzieht sich in allen Fällen unabhängig von der Eintragung[4]; er ist sogar für den Fall der freiwilligen Veräufserung unter Lebenden dem bürgerlichen Rechte gegenüber wesentlich erleichtert (vgl. unten § 9). Hierfür ist

[1] Boyens I 106; Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in das unbewegl. Vermögen, S. 542; L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXI (1900) S. 230. S. auch Denkschr. z. Entw. e. F.G.G. (Guttentag) S. 62.

[2] B.G.B. 1263, C.P.O. 895 f., 936, 931 Abs. 3, 941 f., F.G.G. 102 f., 119, 123.

[3] FlaggenG. 7, 8, 13, 14, 20.

[4] Die Vermerkung der Eintragungen auf dem Schiffszertifikat (vgl. Wagner I 164 f.), die „baldtunlichst“ zu erfolgen hat (FlaggenG. 13 Abs. 1, F.G.G. 120 Abs. 1, dazu Boyens I 124 f., II 25), ist auch in Ansehung der nur durch die Eintragung in das Register entstehenden Pfandrechte privatrechtlich ohne selbständige Bedeutung. Vgl. unten § 15.

Digitized by Google

namentlich, wenn auch keineswegs ausschliefslich, die Erwägung bestimmend gewesen, dafs nach der Beschaffenheit des Seekriegsrechts die Möglichkeit alsbaldigen Flaggenwechsels den Eigentümern deutscher Schiffe für den Fall eines Krieges gewährt sein mufs. Insoweit wäre eine Änderung des deutschen Rechts unabhängig von dem Völkerrecht auch dann nicht einseitig ausführbar, wenn sie im übrigen für geboten erachtet werden könnte. Wenn daher auch das Gesetz in Ansehung der Eigentumsverhältnisse am Schiffe die Richtigkeit des Registers anstrebt, und dieses andererseits der Einsichtnahme allgemein freigegeben ist, so darf doch das Vertrauen auf die Richtigkeit des Registerstandes nicht weitergehen, als das Gesetz selbst dies rechtfertigt. Ein öffentlicher Glaube des Registers in dem Sinne, dafs der der Eintragung Vertrauende geschützt wird, auch soweit als sie nicht richtig war, läfst sich über die Grenzen des erwähnten Gewohnheitsrechts hinaus nach deutschem Rechte hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse am Schiffe nicht behaupten.

Bei der Verwendung des Schiffsregisters für privatrechtliche Zwecke hat, wie schon aus dem Gesagten erhellt und noch weiterhin (s. unten §§ 12 ff.) zu verfolgen sein wird, das Grundbuch zum Vorbilde gedient. Aber es bestehen doch zwischen beiden sehr bedeutende und nicht zufällige Unterschiede. Während das Grundbuch seiner nunmehr reichsgesetzlich bestimmten Natur nach dazu bestimmt ist, der Regel nach für alle Grundstücke ein Bild ihrer Privatrechtslage zu bieten, dient das Schiffsregister von vornherein nur zur Aufnahme gewisser, nach dem öffentlichrechtlichen Gesichtspunkt der Flaggenführung qualifizierter Schiffe. Die Anlegung des Grundbuchblatts für jedes Grundstück erfolgt von Amtswegen; die Eintragung des eintragungsfähigen Schiffs in das Schiffsregister erfolgt nur auf Antrag des Reeders, der zur Stellung des Antrags nicht verpflichtet ist[1]. Die Eintragung des Grundstücks in das Grundbuch ist die Folge seiner Eigenschaft als einer unbeweglichen Sache; die Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister ist die Voraussetzung seiner „Immobilisierung". Deshalb untersteht das einzutragende, aber nicht eingetragene Grundstück den für bewegliche Sachen geltenden Rechtssätzen auch insoweit nicht, als infolge seiner Nichteintragung die für Grundstücke geltenden Vorschriften unanwendbar sind; das eintragungsfähige, aber nicht eingetragene Schiff dagegen wird auch in den Beziehungen als bewegliche Sache

[1] Wagner I 164; Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister (1884), S. 74. Das FlaggenG. v. 22. VI. 1899 hat hieran nichts geändert.

Digitized by Google

behandelt, hinsichtlich deren seine durch die Eintragung zu bewirkende Immobilisierung vom Gesetze als Regel gedacht ist. Der Kreis derjenigen Verhältnisse, für welche die Eintragung privatrechtliche Bedeutung hat, ist für das Grundbuch sehr viel gröfser als für das Schiffsregister. Endlich wohnt der öffentliche Glaube, der dem Grundbuchstande in dem weiten Umfange der §§ 892, 893 B.G.B. zukommt, dem Schiffsregisterstande nur innerhalb enggezogener Grenzen bei.

VII. Eigentum[1].

A. Im allgemeinen. § 7.

I. Der Befugnis des Eigentümers eines Seeschiffs, mit ihm nach Belieben zu verfahren und andere von jeder Einwirkung auszuschliefsen (B.G.B. 903), sind in verschiedenen Beziehungen besondere gesetzliche Schranken gezogen. Das Verfügungsrecht des Mitreeders ist durch die Vorschrift beschränkt, dafs die Veräufserung einer Schiffspart, die den Verlust des Flaggenrechts für das Schiff zur Folge haben würde, nur mit Zustimmung aller übrigen Mitreeder erfolgen kann[2]. Die Vorschrift, welche eine Ausnahme von der des B.G.B. 747 Satz 1 darstellt, fordert entsprechende Anwendung auf den Fall des Miteigentums an einem Kauffahrteischiffe, für welches eine Reederei nicht besteht[3]. Wenn freilich das Schiff zum Gesellschaftsvermögen einer zivilrechtlichen Gesell-

[1] Thierry de Bye, Disp. inrid. inaug. de peculiari navium maritimarum dominio. Traj. ad Rhen. 1837. P. Dussaud, Étude sur la propriété des navires. Paris 1877. (Letztere Schrift mir nicht zugänglich.)

[2] H.G.B. 503 Abs. 2. Wagner I 158, 216 f. Aufgehoben ist der Vorbehalt des Art. 470 Abs. 2 A.D.H.G.B. (Prot. IV 1547 f.) zugunsten der Landesgesetze, die eine solche Veräufserung überhaupt für unzulässig erklären. Derartige Verbote bestanden bis zum 1. 1. 1900 für Schleswig-Holstein (s. Wagner I 158 Anm. 19, 217 Anm. 9) und für Mecklenburg-Schwerin (E.V. z. A.D.H.G.B. v. 28. XII. 1863 § 42 II). A. M. Stobbe, Handbuch[1] I 208 (s. dagegen ebd.[2] I 323; Lewis, Seerecht[2] I 91 Anm. 1, Handb. S. 32 Anm. 13); s. auch Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. (Reichstagsvorl.) S. 279 Anm. 1 a. E.

[3] Brabaud, Die freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe (Gött. Diss. 1894), S. 7 f., hält, wie mit Recht die direkte, so anscheinend auch die analoge Anwendung des Art. 470 (= § 503) Abs. 2 auf Fälle der im Texte bezeichneten Art für ausgeschlossen, weil es sich in jenem Artikel um den präsumtiven Inhalt des Reedereivertrages handle, auf dem das Miteigentum basiere. Hiergegen ist zu bemerken, dafs auch in der Reederei das Miteigentum juristisch das Prius gegenüber dem Gesellschaftsvertrage bildet, dafs § 503 Abs. 2 nicht den präsumtiven Inhalt des Reedereivertrages bestimmt, sondern das Eigentum der Mitreeder durch eine allerdings nachgiebige Vorschrift beschränkt, und dafs es sich eben nur fragt, ob die Gründe, die zu dieser Vorschrift für das Mit-

Digitized by Google

schaft, einer offenen Handelsgesellschaft oder einer Kommanditgesellschaft gehört, ist die Verfügung des einzelnen Gesellschafters über seinen Anteil am Schiffe durch die Vorschriften über die Gebundenheit des Gesellschaftsvermögens[1] ohnehin ausgeschlossen. Dagegen wird die Frage der analogen Anwendbarkeit des § 503 Abs. 2 für sonstige Fälle des Miteigentums[2] praktisch, wenngleich sie auch hier durch die Ordnung der Erbengemeinschaft (B.G.B. 2033 Abs. 2) an Bedeutung eingebüßt hat. Zugunsten ihrer Bejahung spricht, daß nicht nur für Mitreeder, sondern für Miteigentümer überhaupt ein schutzwürdiges Interesse daran besteht, die Erhaltung des Flaggenrechts nicht von dem Belieben jedes Miteigentümers abhängig gemacht zu sehen.

Das Benutzungsrecht der Eigentümer ausländischer Schiffe ist beschränkt, soweit es sich um deren Verwendung zur „Küstenfrachtfahrt" handelt. Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen (Küstenfrachtfahrt), steht nach dem R.G. v. 22. V. 1881[3] ausschließlich deutschen Schiffen zu. Es

---

eigentum der Reeder geführt haben, für sonstiges Miteigentum nicht gleichermaßen vorhanden sind. Braband selbst kommt im Ergebnis dazu, die communio incidens (s. dazu unten Anm. 2) der Reederei gleich zu behandeln. Er läßt das Recht des Miteigentümers seine Grenze da finden, wo seine Ausübung die übrigen Miteigentümer schädigen würde. Es ist aber zu bestreiten, daß ein Rechtssatz dieses Inhalts für das gemeine Recht (von dem Braband spricht) gegolten hätte oder für das bürgerliche Recht der Gegenwart Geltung hätte.

[1] B.G.B. 719, H.G.B. 105 Abs. 2, 161 Abs. 2.

[2] Nicht nur Fälle einer communio incidens, deren Begriff von Braband a. a. O. S. 7 zu weit gefaßt wird.

[3] Gilt seit dem 1. IV. 1891 auch auf der Insel Helgoland (Kais. V. v. 22. III. 1891 Art. I Nr. V3, Art. III). — Dazu Sten. Ber. üb. d. Verhdll. d. R.T. 4. Legisl.-Per. 4. Sess. Bd. III Nr. 29, 47, 54. Bd. I S. 151 ff., 417 ff., 427 ff., 768 ff., 837 ff. — Die Ausschließung fremder Schiffe von der Küstenfrachtfahrt besteht — von ihrer Bewirkung im Wege der Retorsion abgesehen — außer in Deutschland namentlich noch in Frankreich (G. v. 21. IX. 1793; vgl. Desjardins I Nr. 46, Lyon-Caen et Renault V Nr. 18, 61) und in Rußland (H.G.B. 184 bei Zwingmann). Seit dem G. v. 2. IV. 1889 ist auch die Schiffahrt zwischen Frankreich und Algerien der französischen Flagge vorbehalten. Dagegen haben die neueren Handelsgesetzbücher von Spanien (1885), Portugal (1888) und Mexiko 1889) die einschlägigen Vorschriften des früheren Rechts beseitigt, das in Portugal sogar den Handel zwischen portugiesischen Häfen „em qualquer parte do mundo" für einheimische Schiffe reserviert hatte; vgl. Spanien 1829 Art. 591 (dazu Estasén, Instituciones de derecho mercantil IV 227 f., 239), Portugal 1833 § 1315, Mexiko 1854 Art. 469 und auch noch 1884 Art. 1023.

Digitized by Google

kann ausländischen Schiffen durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden. Das ist in grofsem Umfange geschehen[1], wie denn auch die zur Zeit des Inkrafttretens genannten Reichsgesetzes (1. I. 1882) in Geltung befindlichen, vertragsmäfsigen Bestimmungen[2] durch dasselbe nicht berührt wurden. Unter das Gesetz fällt nicht nur die in Ausführung eines Frachtvertrages erfolgende Güterbeförderung. Das geht aus der allgemeinen Fassung des § 1 hervor und wird überdies durch die Vorschrift des § 3 Abs. 2 bestätigt, nach welcher auch die für eigene Rechnung des Reeders unbefugt beförderten Güter eingezogen werden können[3]. Ist über eine dem Gesetze zuwiderlaufende Güterbeförderung ein Frachtvertrag geschlossen worden, so ist er nicht auf Grund des B.G.B. 134 als nichtig anzusehen. Dies ergibt sich schon daraus, dafs nur der Schiffer das vom Gesetz getroffene Delikt begehen kann, während er doch nicht Kontrahent des Frachtvertrages ist[4].

Das Recht des Eigentümers eines Seeschiffs, andere von jeder Einwirkung auszuschliefsen, unterliegt einer Beschränkung nach § 9 Abs. 2 und 3 der Str.O. v. 17. V. 1874. Demnach ist während einer Seenot der Strandvogt befugt, zur Rettung von Menschen-

---

[1] Verträge des Deutschen Reichs s. bei Brodmann S. 724 f., Verordnungen v. 29. XII. 1881 (R.G.Bl. S. 275) und I. VI. 1886 (R.G.Bl. S. 179).

[2] Vgl. Bekanntm. d. Reichskanzlers v. 29. XII. 1881 (R.G.Bl. S. 276 f.).

[3] Stenglein, Die strafrechtl. Nebengesetze[3], S. 515, fordert ohne Grund, dafs die Übernahme der Güter eine gewerbliche sei. Dafs die Motive die Beförderung auch eines unbedeutenden Pakets für strafbar erklären, läfst keinen Schluſs in jener Richtung zu. Zudem nimmt Stenglein mit Recht an, dafs die Begehung des Delikts nicht aus Eigennutz zu erfolgen brauche, weil dies im Gesetz nicht zum Ausdruck gelangt, wenn auch in den Motiven vorausgesetzt sei.

[4] Nicht in diesen Zusammenhang gehört die Vorschrift des St.G.B. 296a, nach welcher Ausländer, die in deutschen Küstengewässern unbefugt (s. hierzu Perels, Sammlung, S. 162 Anm. 4) fischen, mit Geldstrafe bis zu 600 Mk. oder mit Gefängnis bis zu 6 Monaten bestraft werden. Diese Vorschrift wird zwar häufig ausländische Schiffe treffen, ist aber nicht ausschliefslich und nicht schlechthin gegen sie gerichtet. Sie bezieht sich zunächst nicht nur auf die von einem Schiffe, sondern auch auf die vom Lande aus betriebene Fischerei. Es fällt ferner unter sie der Ausländer, auch wenn er (z. B. als Mieter) sich eines deutschen Schiffs bedient; und es fällt unter sie nicht der Inländer, auch wenn er von einem nichtdeutschen Schiffe aus fischt. So dürfte es sich auch anderwärts verhalten und daher namentlich die Auffassung der einschlägigen Vorschriften des französischen Rechts im Sinne einer Begünstigung der französischen Flagge (bei Lyon-Caen et Renault V nr. 18, 61; s. dagegen Desjardins I nr. 45) nicht ganz zutreffend sein.

Digitized by Google

leben die erforderlichen Fahrzeuge[1] auch ohne Einwilligung der Verfügungsberechtigten in Anspruch zu nehmen. Der hieraus entstehende, wirkliche Schaden — im Gegensatze zum entgangenen Gewinn[2] — ist zu vergüten (s. dazu Str.O. 10). Wer der Anordnung des Strandvogts nicht Folge leistet, wird nach St.G.B. 360 Nr. 10 bestraft. Die Fahrzeuge der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger dürfen — im übrigen nach Maßgabe des Vorbemerkten — zur Rettung von Menschenleben nur in Anspruch genommen werden, insoweit die Vereinsmannschaft nicht selbst einschreitet.

Eine der eben besprochenen ähnliche Einschränkung des Eigentums an Schiffen ergibt sich aus § 23 des RG. über die Kriegsleistungen vom 13. VI. 1873[3]. Darnach sind vom Tage der Mobilmachung ab (R.G. §§ 1, 32) die Besitzer von Schiffen verpflichtet, sie zur Benutzung für Kriegszwecke der Militär- oder[4] Marineverwaltung auf Erfordern zur Verfügung zu stellen. Für die entzogene Benutzung und für die etwaige Wertverminderung, soweit diese in einer durch die Benutzung erweislich herbeigeführten Beschädigung oder außerordentlichen Abnutzung besteht, wird nach den näheren Vorschriften des Gesetzes[5] Vergütung gewährt. Die Stellung zur Verfügung erfolgt durch die Duldung der Benutzung. Ein positives Handeln liegt dem Eigentümer nicht ob; vielmehr werden die Schiffe im Bedürfnisfalle von der Militär- oder Marine verwaltung unmittelbar — regelmäßig durch Vermittlung der Polizeibehörde — „in Anspruch genommen" (R.G. 2 Abs. 1 und besonders A.V. unter 12 Abs. 1). Von anderer Art sind die besonderen Verpflichtungen, die den Besitzern von Schiffen das R.G. über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden (Fassung vom 24. V. 1898) auferlegt[6]. Es sind — von gewissen Ausnahmen abgesehen[7] — alle Besitzer von Schiffsfahrzeugen zu

[1] Hierzu Sten. Ber. üb. d. Verh. d. R.T. 2. Legisl.-Per. I. Sess. 1874 Bd. 3 Nr. 54 S. 216 (K.B.).

[2] Mot. zu § 11 des Entw. e. Str.O. (Sten. Ber. üb. d. Verh. d. R.T. a. a. O. Bd. 3 Nr. 5 S. 16), K.B. ebd. S. 216; s. auch Lewis, Seerecht[2] II 188; Perels, Öffentl. Seerecht, S. 325 f.; Loewe-Makower[12] II 453 Anm. 1 b zu § 9; unrichtig Brodmann S. 855 Anm. 2 zu § 9: „der reine Sachwert, im Gegensatze zum Interesse".

[3] Vgl. hierzu Laband, Staatsrecht d. Deutschen Reiches[4] IV § 112 Nr. V.

[4] Vgl. A.V. v. 1. IV. 1876 unter 17 (R.G.Bl. S. 148).

[5] §§ 23 Satz 2, 14, 20—22.

[6] S. hierzu Laband a. a. O. IV § 111 Nr. V.

[7] R.G. 10 Abs. 2: „Befreit von der Verpflichtung sind die Inhaber öffent-

Digitized by Google

deren Stellung für die Kaiserliche Marine verpflichtet (R.G. 10). Die Stellung der Fahrzeuge kann aber nur gefordert werden einmal zu bestimmten Zwecken[1] und ferner nur insoweit, als die eigenen Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine für diese Zwecke nicht ausreichen und die nötigen Fahrzeuge nicht gegen angemessene Vergütung im Wege des Vertrages „sichergestellt" werden können. Der Eigentümer hat Anspruch auf Vergütung für die Benutzung des Fahrzeugs, auf Erstattung der erforderlichen Aufwendungen und auf vollen Ersatz für Verlust, Beschädigung und aufsergewöhnliche Abnutzung am Fahrzeuge nebst Zubehör, die infolge oder gelegentlich der geforderten Leistung ohne sein oder des von ihm gestellten Schiffers Verschulden entstanden sind[2]. Die „Stellung" des Schiffes aber im Sinne des Naturalleistungsgesetzes ist nicht gleichbedeutend mit der „Zur-Verfügung-Stellung" im Sinne des Kriegsleistungsgesetzes. Vielmehr ist, obwohl auch dies im Gesetze selbst nicht deutlich zum Ausdruck gelangt ist, unter der Stellung des Schiffs eine positive Leistung des Eigentümers zu verstehen, der insbesondere auch für die erforderliche Bemannung zu sorgen und ihre Verpflegung selbst zu bewirken[3] hat.

II. Das Bedürfnis schneller und leichter Nachweisbarkeit des Eigentums am Schiffe zumal auch während der Reise hat noch im Mittelalter zur Verwendung besonderer, diesem Zwecke dienender Urkunden geführt. Hierhin gehören namentlich die mehrfach begegnenden Zeugnisbriefe über Eintragungen in öffentliche Bücher[4].

---

licher Fähren und anderer öffentlicher Transportanstalten hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge, welche nach Anordnung der zuständigen Behörden oder auf Grund abgeschlossener Verträge von ihnen für die öffentliche Benutzung gehalten werden müssen."

[1] Nämlich „für Truppentransporte an und von Bord aufserhalb der Kriegshäfen, sowie für Ausrüstungen von Schiffen mit Proviant, Inventar, Kohlen und sonstigem Material aller Art an den Orten, wo die Marine keine etablierten Proviant-, Inventarien- und Kohlendepots besitzt".

[2] Das Gesetz spricht nur von dem Schadensersatz (§ 10 Abs. 4), es sind aber auch die anderen Leistungen unter die „Vergütung" des § 10 Abs. 5 einzubeziehen; vgl. auch A.V. v. 13. VII. 1898 — zu § 10 — Abs. 4 (R.G.Bl. S. 934). Über die Festsetzung der Vergütung R.G. 10 Abs. 5, 14, A.V. a. a. O. und zu § 14, über die gesetzliche Befristung der Entschädigungsansprüche R.G. 16 und A.V. dazu.

[3] A.V. — zu § 10 — Abs. 2 und 3. Das Gesetz läfst nur erkennen (§ 10 Abs. 4), dafs der Schiffer vom Eigentümer gestellt werden kann.

[4] Vgl. z. B. Mecklenb. U.B. VIII Nr. 5063 (a. 1329), Lüb. U.B. IX Nr. 456 (a. 1457), X Nr. 407 (a. 1463). Über die Marke als Eigentumszeichen bei Schiffen: Homeyer, Die Haus- und Hofmarken, S. 175.

Digitized by Google

In neuerer Zeit wurden neben den speziell für den Eigentumsnachweis bestimmten Eigentumszertifikaten und Seepässen auch die Beilbriefe zu gleichem Zwecke verwendet[1]. Jetzt ist an ihre Stelle auch als Beweismittel für das Eigentum das zunächst dem Nachweise des Flaggenrechts dienende Schiffszertifikat getreten[1]. Aus ihm ergibt sich jedenfalls so viel mit Sicherheit, dafs zur Zeit der Registrierung des Schiffs das Eigentum des oder der als Reeder Eingetragenen der Registerbehörde glaubhaft gemacht war (FlaggenG. 7, 8, 10 Abs. 2). Wie weit darüber hinaus das Zertifikat geeignet erscheint, den unveränderten Fortbestand der in ihm letztbezeugten Eigentumsverhältnisse wahrscheinlich zu machen, läfst sich nicht allgemein bestimmen. Zu berücksichtigen ist, dafs im Falle eines Eigentumswechsels, sei es auch nur eines partiellen, der im Register als Reeder Eingetragene und regelmäfsig ebenso der neue Erwerber des Schiffes oder der Part bei Strafe zur Anzeige binnen sechs Wochen nach erlangter Kenntnis an die Registerbehörde verpflichtet ist[2], welche ihrerseits die in das Register eingetragene Veränderung baldtunlichst auf dem Schiffszertifikate zu vermerken hat.

III. Die Begünstigung, die das Eigentum an Schiffen hinsichtlich seines Rechtsschutzes durch die Ausschliefsung von dem Satze „Hand wahre Hand" nach deutschem Rechte früher genofs und nach fremden Rechten noch geniefst, ist im geltenden deutschen Rechte fortgefallen[3]. Als Besonderheit mit bezug auf die Geltendmachung des Eigentums Dritten gegenüber ist daher nur noch deren Einschränkung durch § 510 (= Art. 477) Abs. 2 zu erwähnen. Wenn jemand ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt in eigenem Namen[4] verwendet und es entweder selbst führt oder seine Führung einem Schiffer anvertraut, kann der Eigentümer des Schiffes als solcher sein Recht nur unter besonderen Voraussetzungen in der Weise geltend machen, dafs er einen Dritten an der Durchführung eines aus der Verwendung des Schiffes hergeleiteten Schiffsgläubigeranspruchs hindert. Er mufs zu diesem Zwecke den doppelten Beweis führen, dafs die Verwen-

[1] S. Wagner I 155, 164.

[2] Wagner I 164 f. FlaggenG. 14, 20.

[3] S. oben S. 69.

[4] Das Gesetz (s. auch Wagner I 148) sagt statt dessen „für seine Rechnung"; dafs es sich nur um einen ungenauen Ausdruck handelt, geht auch aus Prot. IV 1656 f. hervor. Vgl. auch Cosack, Handelsrecht[6] § 33 I 3.

Digitized by Google

dung ihm selbst gegenüber widerrechtlich, und dafs der Gläubiger nicht in gutem Glauben war[1].

IV. In älteren und neueren Rechten finden sich vielfach Bestimmungen, durch die für Fremde der Eigentumserwerb an einheimischen Schiffen und Schiffsparten verhindert, erschwert oder der Rückgängigmachung ausgesetzt wird. Wie diese Bestimmungen im einzelnen sehr ungleich geartet sind, so beruhen sie auch auf sehr verschiedenen Gründen. In früherer Zeit stellten sie sich vornehmlich als privatrechtliche Äufserungen politischer und wirtschaftlicher Abschliefsung dar[2]. Insoweit sind sie gegenwärtig den veränderten Anschauungen entsprechend fast durchweg beseitigt[3].

[1] Vgl. Goldschmidt, Handb.[1] I 890 Anm. 33 (wo aber Z. 9 v. u. zwischen „nur" und „dem" ein „nicht" ausgefallen ist); Lewis, Seerecht[2] I 102; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 282 f.; Wagner I 148 f.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 192; Boyens I 303; auch unten § 20 Nr. 1.

[2] Zumal im Mittelalter sind sie sehr zahlreich. So z. B. Verbote der Beteiligung von Ausländern an Reederei — in Genua mit Bezug auf Sarazenen (associare aliquem eis in aliquo navigio dicti Januensis vel qui pro Januensi distinguetur pro aliqua parte: stat. off. Gaz. 1441 c. 91 Pard. IV 517), zeitweiliges Verbot des „schepes part myt den Engelschen hebben" in der Hanse (H.R. B IV Nr. 101 a. 1452); Verbote der Erbauung von Schiffen für und durch Fremde s. unten S. 91 Anm. 2; Verbote der Veräufserung von Schiffen an Fremde: Venedig Stat. v. 1255 c. 101 (Predelli e Sacerdoti = 113 Pard. V 54), Ancona stat. mar. 1397 c. 76 (Pard. V 178 f.), Genua stat. off. Gaz. c. 92 (betr. Veräufserung von Fahrzeugen, die apta ad piraticam exercendam sind), Malta Pragm. 1640 Art. 17 (Pard. VI 360 — Verkauf an Ungläubige). In den einschlägigen Vorschriften der hansischen Quellen ist meist der mafsgebende Gegensatz derjenige zwischen Hansen und Nichthansen, der sich mit dem der Einheimischen und Ausländer naturgemäfs nur teilweise deckt. Vgl. z. B. aus dem 15. bis 17. Jahrhundert: H.R. A VI Nr. 68 Art. 48, VII Nr. 576, 800 Art. 24 f., B I Nr. 321 Art. 29 f., II Nr. 421 Art. 4, 439 Art. 29, 562 Art. 31, 644 Art. 9, B III Nr. 184 Art. 15, 288 Art. 81, 308 Art. 1, 320 Art. 6 u. 10, 405, B IV Nr. 101, C II Nr. 160 Art 263, Liv-, Esth- u. Curl. U.B. V Nr. 2702, sog. H.R. v. Lübeck v. 1572 Art. 1 (Pard. II 498), v. 1591 Art. 1 (ebd. 507), Hans. Seerecht v. 1614 I 1 (ebd. 529). S. auch Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 17; Baasch in der unten S. 91 Anm. 1 angeführten Schrift, S. 3 ff.; W. Stein, Beiträge z. Gesch. d. deutschen Hanse bis um die Mitte des 15. Jahrh. (Gieſsen 1900), S. 136 f.

[3] Die neueren Handelsgesetzbücher bringen die Gleichstellung von In- und Ausländern meist durch Schweigen zum Ausdruck, auch wo die durch sie ersetzten älteren (so Spanien 1829 Art. 584, Portugal 1833 Art. 1289) die Fremden ausschlossen. Auf den früheren Rechtszustand weist neben vereinzelten Überresten (z. B. Costa Rica 538) zuweilen die ausdrückliche Gestattung des Erwerbs von Schiffen durch Fremde zurück; s. z. B. Rufsland (Ausg. v. Zwingmann) Art. 165, Peru 547 (dazu Arias, Lecciones de derecho maritimo, Lima 1876, S. 17 f.). Über die auf besonderen Gründen beruhende Unzulässigkeit der Ver-

Digitized by Google

Dagegen sind sie in erheblichem Umfange auch gegenwärtig nicht nur erhalten, sondern sogar in weiterer Ausbildung begriffen, insofern sie dazu dienen sollen, dem einheimischen Reeder gegen unfreiwilligen Verlust des Flaggenrechts Schutz zu gewähren. Demgemäfs unterliegt nach deutschem Rechte der Eigentumserwerb von Ausländern an deutschen Schiffen als ganzen keiner Beschränkung. Vermöge solches Erwerbes, gleichviel auf welche Art er sich vollzieht, tritt der Ausländer als Eigentümer an die Stelle des Inländers, und kann für diesen daher die Frage nicht mehr von Belang sein, ob das Schiff das deutsche Flaggenrecht besitzt oder nicht. Aber auch für den Fall bedarf es keiner Vorschrift, dafs der deutsche Alleineigentümer einen Anteil an dem Schiffe an einen Fremden veräufsert. Denn das Gesetz will nicht verhindern, dafs Deutsche und Ausländer Miteigentum an vorher deutschen, nun nicht mehr das deutsche Flaggenrecht besitzenden Schiffen haben, sondern nur, dafs Deutsche ohne ihren Willen in ein solches, den Verlust des deutschen Flaggenrechts bedingendes Miteigentumsverhältnis gelangen. Das kann im Wege freiwilliger Veräufserung geschehen, wenn diese einen Miteigentumsanteil des mehreren Deutschen gehörenden Schiffs zum Gegenstande hat. Hier beugt das Gesetz, wie erwähnt (oben S. 78 f.), dem unfreiwilligen Verlust des Flaggenrechts durch eine Einschränkung der Verfügungsmacht der Miteigentümer vor. Mit dem in anderer Weise als durch freiwillige Veräufserung erfolgenden Übergang eines Anteils am Schiffe[1] auf einen Ausländer[2] beschäftigt sich nunmehr[3] § 3 des FlaggenG. v. 22. VI. 1899[4]. Das Gesetz regelt aber wiederum nur den Fall,

---

äufserung hypothezierter Schiffe an Fremde nach dem französ. Ges. v. 10. VII. 1885 Art. 33 s. Lyon-Caen et Renault V Nr. 79, 132; Levillain, Journ. de droit internat. priv. XXIII, p. 31; Vermond, Manuel de droit maritime (1898) nr. 52.

[1] Oder eines Teiles solches Anteils, was im Gesetz nicht gesagt, aber gleichwohl nicht zweifelhaft ist. — Auf den gleich behandelten Fall des Verlustes der Reichsangehörigkeit seitens eines Parteneigentümers ist hier nicht einzugehen.

[2] Als Ausländer im Sinne dieser Vorschrift sind nicht zu betrachten Eingeborene eines deutschen Schutzgebietes, die durch Kaiserliche Verordnung in Beziehung auf das Recht zur Führung der Reichsflagge den Reichsangehörigen gleichgestellt sind: FlaggenG. 28, SchutzgebietsG. v. 25. VII. 1900 § 10.

[3] Vgl. dazu Wagner I 158 f.; Braband a. a. O. (S. 78 Anm. 3) S. 20 ff.; Boyens I 115, II 11 f.; ferner Schweden 5 Abs. 2, Dänemark 5 Abs. 1, 20 Abs. 3 (den Boyens I 115 Anm. 17 übersehen hat), RegisterG. 57 Abs. 2, Norwegen 20 Abs. 4, RegisterG. 28 Abs. 2, Japan 555.

[4] Dazu Begr. in Sten. Ber. d. R.T. 10. Legisl.-Per. I. Sess. 2. Anlagebd. S. 1292.

Digitized by Google

dafs das Schiff einer Reederei gehört, und setzt ferner voraus, dafs es in das Schiffsregister eingetragen ist[1]. Wenn dann die im Eigentum Reichsangehöriger verbliebenen Schiffsparten zwei Drittel des Schiffes umfassen[2], hat es bei dem Verlust des Flaggenrechts sein Bewenden. Für den entgegengesetzten Fall ist das Prinzip des ausschliefslich nationalen Eigentums durchbrochen worden: das Schiff behält noch bis zum Ablauf eines Jahres das Recht zur Führung der Reichsflagge[3]. Aber das Eigentum des Ausländers an der Schiffspart ist in der Weise beschränkt, dafs nach Ablauf von sechs Monaten seit seinem Erwerbe[4] die übrigen Mitreeder nach den näheren Vorschriften des § 3 Abs. 2 die Part für Rechnung ihres Eigentümers zur öffentlichen Versteigerung bringen können. Der Zuschlag in dieser darf nur einem Inländer erteilt werden; insoweit besteht mithin nach deutschem Recht ein zwingendes Verbot des Partenerwerbs durch Ausländer.

V. Die Schiffe gehören zu denjenigen Sachen, an denen am häufigsten das Eigentum mehreren Personen nach Bruchteilen zusteht[5]. Die Anteile an einem zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe werden Schiffsparten genannt[6]. Ihre Zahl ist

---

[1] Schweden 5 Abs. 2 berücksichtigt auch den Fall, dafs es sich um ein nicht registriertes Schiff handelt.

[2] Bei Boyens II 12 Z. 6 v. o. heifst es versehentlich „mindestens zwei" statt „weniger als zwei".

[3] Die skandinavischen Seegesetze sind in diesem Punkte unklar; siehe Pappenheim, Z. f. vergl. Rechtswissensch. IX 86.

[4] Die Frist ist bestimmt, die gütliche Erledigung der Angelegenheit zu ermöglichen; eine solche kann durch freiwillige Veräufserung der Part an einen Reichsangehörigen (namentlich an die deutschen Mitreeder), aber auch durch Erwerb der Reichsangehörigkeit seitens des ausländischen Eigentümers (z. B. Verheiratung der Ausländerin mit einem Deutschen) erfolgen.

[5] Cheguillaume, De la copropriété des navires. (Thèse.) Paris 1896.

[6] H.G.B. 474; vgl. E.G. Art. 6. Das B.Sch.G. spricht nur von dem „Anteil eines Miteigentümers des Schiffes" (§ 112, vgl. E.G. z. H.G.B. Art. 12 Nr. XV, auch § 137 der früheren Fassung des B.Sch.G.). Dagegen wendet B.G.B. 1272 den Ausdruck Schiffspart bei allen in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen an; ebenso C.P.O. 858. Die partikularrechtliche Terminologie unterschied in dieser Beziehung zwischen See- und Flufsschiffen nicht. — Das Wort „Part" ist schon der mittelalterlichen Rechtssprache des germanischen Nordens durchaus vertraut. Es ist (auf dem Wege über Frankreich? Heine, Wörterbuch II s. v. Part; vgl. Grimm, Deutsches Wörterbuch VII 1465) dem Lateinischen entlehnt. Davon das Zeitwort „parten" (s. Schiller und Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch III 305) in der Bedeutung: Anteil an einem Schiffe haben (Lüb. U.B. IX Nr. 814). Ausländische Bezeichnungen: shares, portions und quirats (Lyon-Caen et Renault I Nr. 280) = ital. carati.

Digitized by Google

nicht beschränkt[1]; infolge der Beteiligung auch des kleinen Kapitals am Schiffahrtsbetriebe zumal in Küstengegenden sind zuweilen die Bruchteile sehr klein[2]. Auch ist beliebige Teilung der Parten zulässig[3]. Die Erkenntnis ihrer rechtlichen Natur wird dadurch erschwert, dafs der Regel nach auf der Grundlage des Miteigentums am Schiffe das Gesellschaftsverhältnis der Reederei besteht und daher für Rechte und Pflichten der Mitreeder die Schiffsparten in mannigfacher Hinsicht mafsgebend sind. Infolgedessen hat man nicht selten die Schiffsparten geradezu als Gesellschaftsanteile nach Art der Aktien angesehen[4] oder doch die Schiffspart als einen Komplex von Rechten und Verbindlichkeiten bezeichnet, innerhalb dessen zwar das Miteigentumsverhältnis überwiege, zu dem aber doch auch die Rechte aus dem Gesellschaftsverhältnisse gehörten[5]. Indessen bleibt hierbei unbeachtet, dafs zwar eine Reederei nicht ohne Schiffsparten bestehen kann[6], wohl aber Schiffsparten ohne Reederei vorhanden sein können. Unter der Schiffs-

[1] Die Vorschrift des englischen Rechts „The property in a ship shall be divided into sixty-four shares" (M. Sh. A. 1894 s. 5) bezieht sich nur auf die Registrierung. — Die Zahl der Parten stuft sich naturgemäfs von jeher der Regel nach in Potenzen von zwei ab. Doch finden sich Ausnahmen schon im Mittelalter nicht selten (s. z. B. Goldschmidt, Handb.[3] I 1, 1 S. 340 Anm. 29, auch K. Lehmann, Das Recht der Aktiengesellschaften I, S. 57 Anm. 2). Für Italien bezeichnet im 17. Jahrhundert Targa (IX 2) die Zahl von 24 carati als gewohnheitsmäfsig geltend, „quando non vi sieno accordi differenti". Gesetzliche Vorschriften, deren Verhältnis zueinander zweifelhaft ist, in tab. Amalf. 24 u. 36 (dazu Laband, Z. f. H.R. VII 323 f. Anm. 91).

[2] Eine Part von $^5/_{1150}$ in Seufferts Arch. LV Nr. 27. Vgl. ferner Lewis, Seerecht[2] I 61 Anm. 1 und Text dazu.

[3] Vgl. H.G.B. 530 Abs. 1 „ganz oder teilweise veräufsern". Für unbeschränkte Teilbarkeit nach französ. Recht Obs. zu einer abweichenden Entscheidung Rev. III 198.

[4] So Prot. IV 1714, 1735; vgl. auch die Anführungen bei Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 249 zu Anm. 3 u. 4; ferner Cosack in Bekkers u. Fischers Beitr. z. Erläuterung d. Entw. e. B.G.B. XIII 63 (s. aber auch unten Anm. 5).

[5] So die herrschende Meinung; vgl. O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. 1885 S. 47, R.G.C.S. XIV Nr. 3 (= Seuffert XL Nr. 303); Wagner I 192, 196; Mittelstein S. 249 („in erster Linie Eigentumsquote"); Gierke, Genossenschaftstheorie, S. 363 f. Anm. 3, Deutsches Privatrecht I 272 f. (s. auch unten S. 88 Anm. 1); Cosack, Handelsrecht[6], S. 548; Boyens I 133 Anm. 1 („wesentlich' als Eigentumsquote anzusehen") u. a. m.

[6] R.G.C.S. XI S. 194. Daher ist trotz der allgemeinen Fassung von H.G.B. 489 Abs. 1 eine Reederei dann nicht vorhanden, wenn mehrere Personen ein ihnen gemeinschaftlich, aber nicht nach Bruchteilen gehörendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden, wie Ehegatten, die in Gütergemeinschaft leben, oder Erben vor der Auseinandersetzung.

Digitized by Google

part versteht ja das Gesetz den Anteil an einem zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, die Reederei aber hat eine Verwendung des Schiffes nach Maſsgabe des § 489 zur Voraussetzung. Wo also ein für jenen Zweck bestimmtes, aber nicht zu ihm verwendetes Schiff mehreren Personen nach Bruchteilen gehört, sind Schiffsparten vorhanden, ohne daſs eine Reederei bestünde[1]. Auch die §§ 474—477 gehen, insoweit als sie sich auf die Veräuſserung von Schiffsparten beziehen, davon aus, daſs diese nicht notwendig auch Reedereianteile darzustellen brauchen. Denn ihre Vorschriften wollen selbstverständlich auch für den Fall gelten, daſs der Alleineigentümer einen Anteil an dem Schiffe veräuſsert, mithin eine Reederei zur Zeit der Veräuſserung nicht besteht und als deren Folge zwar entstehen kann, aber nicht entstehen muſs.

Ihrem Wesen nach sind die Schiffsparten lediglich Miteigentumsanteile[2]. Wenn, wie regelmäſsig, unter den Miteigentümern des Schiffes eine Reederei besteht, sind die Parten zugleich für Rechte und Pflichten der Mitreeder als solcher von maſsgebender Bedeutung. Kraft zwingenden Rechts gilt das aber nur im Verhältnis zu dritten Personen (§ 507). Dagegen unterliegt im Verhältnis der Mitreeder zu einander auch die gesetzlich den Schiffsparten zugewiesene Funktion für die Beschluſsfassung (§ 491), die Beitragspflicht (§ 500), die Gewinn- und Verlustverteilung (§ 502) der Abänderung im Wege der Vereinbarung (§ 490). Auch von hier aus ergibt sich, daſs diese Funktion nicht im Wesen der Schiffspart, sondern in dem der Reederei als eines auf sachenrechtlicher Gemeinschaft ruhenden Gesellschaftsverhältnisses begründet ist. Daſs diesem wirtschaftlich eine gröſsere Bedeutung zukommen kann, als der Miteigentumsquote selbst, ändert an der Sache nichts. Andererseits unterliegt es keinem Bedenken, wenn der Sachverhalt erkannt ist, die in der Reederei mit der Schiffspart verbundenen gesellschaftlichen Rechte und Pflichten der Kürze halber unter dem Ausdruck Schiffspart mit zu begreifen.

Das Gesetz bezeichnet die Schiffspart als Anteil an dem Schiffe (§ 474), es läſst den Mitreeder mit ihr am Schiffe beteiligt sein

[1] Daher nur für die Regel zutreffend Gierke in Holtzendorff-Kohlers Encyklopädie d. Rechtswissenschaft[6] I 1009: „Die Schiffspart macht zum Mitreeder.“ — Daſs für die Baureederei nach § 509 (§§ 491, 500, 507 Abs. 1, event. auch 504, 506, 507 Abs. 2) die Parten für Rechte und Pflichten der Mitglieder maſsgebend sind, bestätigt als Ausnahme nur die Regel.

[2] Vgl. auch Prot. IV 1513, 1564 f., H.G.Z. 1869 S. 127, 1870 S. 415.

Digitized by Google

(§ 552). Es betrachtet mithin gleich dem B.G.B.[1] die im Miteigentum stehende Sache selbst als geteilt[2]. Dementsprechend finden die für Schiffe geltenden Vorschriften in erheblichem Umfange auch auf Schiffsparten Anwendung. Hinsichtlich der Erfordernisse für die freiwillige Veräußerung unter Lebenden ist dies im § 474 vorausgesetzt und anerkannt[3]. Noch wichtiger ist, daſs nach B.G.B. 1272 die Vorschriften der §§ 1260—1271 und demzufolge auch im allgemeinen die Vorschriften der §§ 1205—1257 über das Pfandrecht an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiffe auch für das Pfandrecht an einer Schiffspart gelten. Da den Gegenstand des Pfandrechts an dem Schiffe unmittelbar dieses bildet, ist als Gegenstand des Pfandrechts an der Schiffspart der ideelle Teil des Schiffes anzusehen, den sie repräsentiert. Eine verschiedene Behandlung der Schiffe und der Parten greift bei registrierten Schiffen hinsichtlich der Zwangsvollstreckung Platz: Die Schiffe unterliegen der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen[4], die Schiffsparten werden hier mit gewissen Besonderheiten als Vermögensrechte behandelt, die nicht Forderungen und nicht Gegenstand der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen sind[5]. Der Grund für diese Unterscheidung liegt in der Absicht des Gesetzes, das Zwangsvollstreckungsverfahren für die infolge ihrer Kleinheit oft geringwertigen Parten zu vereinfachen und einer Überlastung des Schiffsregisters vorzubeugen[6]. Die Zwangs-

---

[1] Kipp, Bem. 3 zu Windscheid, Pandekten[8] I § 142 S. 620.

[2] Dem entsprechend teilt schon im mittelalterlichen Rechte das Zubehör die Rechtsschicksale der Part, so z. B. bei Verkäufen: Lüb. U.B. VII Nr. 289 (a. 1429), Liv-, Esth- u. Kurl. U.B. X Nr. 85 (a. 1441 Reg.); Blancard, Doc. inéd. I Nr. 107; bei Schiffskommenda: Blancard I Nr. 135; bei rechtlicher Ansprache: Lüb. U.B. VIII Nr. 332 (vgl. oben S. 36 Anm. 6). S. auch Goldschmidt, Arch. f. bürgerl. R. XXIII 13.

[3] Vgl. R.G.C.S. XIV S. 15 f.

[4] C.P.O. 864, 865, 869, 870, Zw.V.G. 162 ff.

[5] C.P.O. 858. Über die durch diese Regelung ermöglichte Streichung des Art. 769 A.D.H.G.B. vgl. Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 287. Die verschiedene Behandlung von Schiffen und Schiffsparten mit Bezug auf die Zwangsvollstreckung griff auch vor der reichsrechtlichen Regelung nach der Mehrzahl der in Betracht kommenden Partikularrechte Platz; s. namentlich Mittelstein, Schiffspfandrecht § 30, auch Mot. zu dem (im Prinzip den entgegengesetzten Standpunkt einnehmenden) Entw. e. Zw.V.G. v. 1889 S. 350 und Denkschr. z. Entw. v. 1897 (Berlin, Heymann) S. 112. Für die Vollziehung des Arrestes sind auch die Schiffe nicht immobilisiert, wenngleich gewissen besonderen Vorschriften unterstellt; vgl. C.P.O. 931 und unten § 17 Nr. III.

[6] S. Denkschr. z. Entw. d. Zw.V.G. (vorige Anm.). Vgl. übrigens Mittel-

Digitized by Google

vollstreckung in nicht registrierte Schiffe untersteht gleich derjenigen in ihre Parten den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen [1].

B. Im besonderen: Erwerb und Verlust des Eigentums an Schiffen.

1. Überhaupt. § 8 [2].

Eine Reihe von Seegesetzen enthält die Vorschrift, dafs das Eigentum an Schiffen nach den für bewegliche Sachen oder für Gegenstände des Handelsverkehrs geltenden Bestimmungen erworben werde [3]. Auch ohne eine solche Vorschrift versteht sich das Gleiche als Regel für das deutsche Recht. Die Regel aber wird von Ausnahmen verschiedener Art durchbrochen. Einerseits erfahren die Erwerbsarten des allgemeinen Rechts bei ihrer Anwendung auf Seeschiffe behufs Anpassung an die besonderen Verhältnisse des Seeverkehrs Änderungen im einzelnen. Andererseits treten zu den Erwerbsarten des allgemeinen Rechts besondere seerechtliche für Schiffe hinzu [4]. In einigen Beziehungen bedarf auch die Anwendung der nicht auf das Seerecht beschränkten Vorschriften auf Schiffe der Betrachtung. Der Wechsel in der Person des Eigentümers, ein stets privatrechtlich erheblicher Vorgang, tritt als Folge von juristischen Tatsachen ein, die selbst dem Privatrecht oder dem öffentlichen Recht angehören können. Völkerrecht, Staats- und Verwaltungsrecht, Straf- und Prozefsrecht kommen für unsere Frage in Betracht. Innerhalb des Privatrechts begegnen neben den Fällen, in denen der Eigentümerwechsel auf dem Willen des bisherigen Eigentümers beruht, solche, in denen er unabhängig von dessen Willen oder auch gegen ihn sich vollzieht. Der auf öffentlichrechtlichen Gründen beruhende Eigentümerwechsel (Auf-

---

stein, Schiffspfandrecht, S. 270, Arch. f. bürgerl. R. IV 127, Z. f. H.R. XLVI 92.

[1] Verschiedenheiten für den Fall der Veräufserung eines versicherten Schiffs und einer versicherten Schiffspart ergeben sich aus H.G.B. 900 Abs. 2, dazu ferner Allg.Seevers.Bed. 162 Abs. 2 Satz 4.

[2] Lewis, Handbuch, S. 36 ff., handelt mit Unrecht — übrigens auch sehr unvollständig — vom Eigentumserwerb am Schiffe in der Lehre vom Reeder.

[3] Vgl. Spanien (1829) 585, (1885) 573, Portugal (1833) 1290, Mexiko (1889) 641, Peru 549, Argentinien (1889) 857, 859 Abs. 1 u. a. Andere Gesetze sprechen das Gleiche in der allgemeinen Vorschrift aus, dafs Schiffe als bewegliche Sachen betrachtet werden; vgl. oben S. 28 Anm. 1.

[4] Vgl. Columbia 10, Nicaragua 322.

Digitized by Google

bringung, Konfiskation, Einziehung, Zwangsverkauf) vollzieht sich stets ohne Rücksicht auf den Willen des derzeitigen Eigentümers. Zu den einzelnen Arten des Eigentümerwechsels ist folgendes zu bemerken:

I. Für den Erwerb des Eigentums am Schiffe durch Erbauung[1] bestehen in Deutschland keine besonderen Vorschriften des Privatseerechts. Die reichsrechtlich geregelte Baureederei und das landesrechtliche Registerpfandrecht an Schiffen, die im Bau begriffen sind, stehen vorbereitend und unterstützend in Beziehung zum Eigentumserwerb durch Erbauung, ohne ihn selbst besonderer Regelung zu unterwerfen[2]. Die Anwendung der Vorschriften des

[1] Pöhls I 45—57, 62 f., 69 ff., 86 f., 90 f., 94 ff.; Boyens I 140 ff.; Abbott S. 2—9; Maclachlan S. 1—8; Parsons, Law of Contracts II 392 ff.; Kist[3] V 21 f.; Lyon-Caen et Renault I nr. 148—160bis; Desjardins I nr. 59 bis 65; Hennebicq I nr. 152bis—169; Vidari[4] V nr. 4795—4819; Pipia I nr. 23—62. Über den Schiffbau überhaupt Schwarz u. v. Halle, Die Schiffbauindustrie (Berlin 1902); auch rechtsgeschichtlich von Interesse Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues u. der Schiffbaupolitik (Hamburg 1899).

[2] Das öffentliche Recht befaßt sich von jeher namentlich unter zwei Gesichtspunkten mit der Ordnung des Schiffbaues: dem des Schutzes aller an der Schiffahrt beteiligten Interessen gegen die Herstellung nicht seetüchtiger Schiffe und dem der Förderung des inländischen Schiffbaus dem Auslande gegenüber. Dem ersteren Zwecke dienen Vorschriften gewerbe- und baupolizeilicher Natur, welche die gehörige Ausbildung der Schiffbauer und die gehörige Ausführung ihrer Arbeiten regeln und unter Aufsicht stellen (so französ. Ed. v. 1584 Art. 96 ff. — Pard. IV 323 —, Ord. de Bilbao c. XXVIII, Cod. per la mar. merc. art. 25 ff., dazu Pipia I nr. 38 ff.). Zur Hebung des einheimischen Schiffbaus dienen die Gewährung von Geldprämien (besonders Frankreich, zuletzt G. v. 7. IV. 1902; vgl. Lyon-Caen et Renault II p. 708 ff. — s. überhaupt Greve, Seeschiffahrts-Subventionen der Gegenwart, Hamburg 1903), Zollbefreiungen (vgl. z. B. für das deutsche Recht: Zolltarifgesetz v. 25. XII. 1902 § 6 Nr. 12 — Fassung v. 24. V. 1885 u. R.G. v. 15. VII. 1879 § 5 Nr. 10 —, dazu Schiffsbau-Regulativ v. 6. VII. 1889, spätere Beschlüsse des Bundesrats bei Brodmann S. 1037 Anm. *; Ges., betr. Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern, v. 6. IV. 1885 § 3 Abs. 1, Anl. Nr. 5) und sonstigen Privilegien (vgl. schon Sueton, Claudius § 18 f., ferner schwed. Westmannal. II Manh. 25 § 12, die Ausführung bei Pardessus VI 302, 305 aus Lopes Chronik d. Königs Ferdinand von Portugal, französ. Ed. v. 1584 art. 72 [Pard. IV 317], venezian. G. v. 1602 [Pard. V 84 ff.]), die Einschränkung des Flaggenrechts auf die im Inlande erbauten Schiffe u. a. m. Dagegen waren die älteren Verbote der Erbauung von Schiffen durch Fremde oder für Rechnung von Fremden (Beispiele aus hansischer Zeit bei Pauli, Lüb. Zustände III, S. 85, und besonders bei Baasch a. a. O. S. 4 ff., Lüb. V. 1572 Art. 1 [Pard. II 498], H.R. 1591 Art. 1 [ebd. 507], Hans. Seer. I 1) zur Förderung des heimischen Seehandels bestimmt, der sie zum Teil auf Kosten der Schiffbauindustrie dienten (vgl. z. B. die Petition der Danziger Schiffsbaumeister

Digitized by Google

allgemeinen bürgerlichen Rechts ergibt folgendes. Die Erbauung eines Schiffes ist die Herstellung einer neuen beweglichen Sache durch Verarbeitung vorhandener Stoffe. Wenn, wie regelmäfsig, der Wert der Verarbeitung nicht erheblich geringer ist, als der des Stoffes, erwirbt der Hersteller des Schiffes das Eigentum an ihm (B.G.B. 950 Abs. 1). Das gilt ebenso, wenn er Eigentümer des gesamten Stoffes war, wie wenn dieser zum Teil oder ganz in fremdem Eigentum stand. Nur kommen natürlich ersterenfalls die in B.G.B. 951 genannten Ansprüche insoweit nicht in Betracht, als es sich um das nach Mafsgabe des § 950 Abs. 1 erloschene Eigentum am Stoffe handelt. Der Unternehmer des Baus gilt als Hersteller im Sinne des § 950 auch insoweit, als der Bau durch die in seinem Dienste stehenden Personen ausgeführt wird[1], sei es, dafs er unmittelbar mit ihnen oder zunächst mit einem Baumeister, der die weiteren Arbeitskräfte stellen soll, den Dienstvertrag abgeschlossen hat. Es macht in Ansehung des Eigentumserwerbs keinen Unterschied, ob der Unternehmer für eigene Rechnung baut (construction par économie) oder, was heutzutage die überwiegende Regel ist[2], in Ausführung eines mit einem Besteller geschlossenen Vertrages (construction à forfait). Wenn sich der Unternehmer, wie regelmäfsig, verpflichtet, das Schiff aus von ihm zu beschaffenden, wenngleich etwa vom Besteller selbst zu beziehenden, Materialien herzustellen, so hat er dem Besteller das hergestellte Schiff zu übergeben und das Eigentum an ihm zu verschaffen (B.G.B. 951 Abs. 1 Satz 1). Die Meinungsverschiedenheit über die rechtliche Natur dieses Vertrages[3] hat auch das B.G.B. für den vorliegenden Fall der Herstellung einer nicht vertretbaren Sache nicht aus der Welt zu schaffen vermocht. Zwar läfst es (§ 651

an den Hochmeister um Freigebung des Schiffbaus im Auftrag Fremder Hans. U.B. VIII Nr. 225 a. 1453). Beschränkungen des Schiffbaus für Einheimische aus Gründen des öffentlichen Wohls z. B. in Norwegen im 14. Jahrhundert (Verbot des Schiffbaus mit fremden Mitteln; vgl. Pappenheim, Z. f. H.R. XXXVI 86 Anm. 5), in Dänemark im 16. Jahrhundert (Verbot der Erbauung gröfserer Schiffe, als hergebracht, im Interesse der Waldschonung: Secher, Forordninger I Nr. 697).

[1] Vgl. Prot. z. B.G.B. III 242 f., Dernburg, Bürgerl. Recht III², S. 326 Nr. 3; s. auch preufs. A.L.R. II 8 § 1393.

[2] Desjardins I nr. 59 f. Italien 481 erwähnt den costruttore che abbia impresa la costruzione per proprio conto; s. auch Rumänien 491.

[3] Vgl. Mot. z. Entw. e. B.G.B. II 474 f.; für das französische Recht s. auch z. B. Lyon-Caen et Renault V nr. 151 ff.; Beaudonin, Rev. VI 217 ff., Pariser Kassationshof Rev. XVI 475.

Digitized by Google

Abs. 1 Satz 2) auch in diesem Falle auf den Vertrag die Vorschriften über den Kauf Anwendung finden, und betrachtet es somit grundsätzlich den Vertrag als Kauf[1]. Aber es läfst, insofern für Kauf und Werkvertrag verschiedene Vorschriften gelten, diejenigen über den Werkvertrag in solchem Umfange an die Stelle der Kaufregeln treten, dafs im Ergebnis dadurch die rechtliche Natur des Vertrages in Zweifel gerückt worden ist. Dem Gesetze dürfte seine Auffassung als eines modifizierten Kaufes am besten entsprechen[2]. Demgemäfs unterstellt auch das H.G.B. den Vertrag, wenn er ein Handelsgeschäft ist[3], den Vorschriften über den Handelskauf: Nach § 381 Abs. 2 finden „die in diesem Abschnitte für den Kauf von Waren getroffenen Vorschriften auch Anwendung, wenn aus einem von dem Unternehmer zu beschaffenden Stoffe eine nicht vertretbare bewegliche Sache herzustellen ist". Es sind weder äufsere noch innere Gründe vorhanden, diese Vorschrift über ihre Fassung hinaus dahin zu verstehen[4], dafs der Werklieferungs-

[1] Vgl. Ehrenberg in Jherings Jahrbb. XXVII 258. Dafs § 651 von dem Unternehmer und dem Besteller spricht, kann so wenig, wie etwa die Aufnahme des § 651 in den Titel vom Werkvertrage, daran etwas ändern, dafs ein Vertrag, auf den die Vorschriften über den Kauf Anwendung finden, ein Kaufvertrag im Sinne des Gesetzes ist (a. M. Goldmann u. Lilienthal, Das B.G.B. I[2] S. 676, s. auch Makower[12] Anm. II b zu § 381). Es wäre unerfindlich, warum das Gesetz auch den über Herstellung einer vertretbaren Sache geschlossenen Werklieferungsvertrag als Werkvertrag kennzeichnen sollte, um alsbald zu bestimmen, dafs auf ihn keine der dem Werkvertrag eigentümlichen Vorschriften anzuwenden sei.

[2] Dernburg, Bürgerl. R. II 2 § 325 S. 447; Enneccerus-Lehmann, Bürgerl. R.[2] I S. 690. A. M. (Werkvertrag, nicht Kaufvertrag) Goldmann u. Lilienthal, B.G.B.[2] I 677 ff. Die Ansicht, dafs ein Mitteltypus zwischen Kauf- und Werkvertrag vorliege (so z. B. Cosack, Bürgerl. R.[3] I § 147 Nr. 1 3b; Ortmann, Recht d. Schuldverhältnisse, Anm. 3 zu § 651; Emerich, Kauf- und Werklieferungsvertrag, S. 28; Lotmar, Arbeitsvertrag I 185), ist nur insofern richtig, als ein Kauf, für den zu erheblichem Teile das Recht des Werkvertrages gilt, nicht mehr ein Kauf schlechthin ist.

[3] Ob dies der Fall ist, entscheidet sich nach H.G.B. 343. Die Werft wird regelmäfsig auf Grund des § 2, der Reeder auf Grund des § 1 oder des § 2 Kaufmann sein. Über den Schiffbauvertrag als acte de commerce nach Frankreich 633 s. Lyon-Caen et Renault I nr. 160; vgl. Italien 3 ur. 14.

[4] Dies wollen Staub[6,7], Exkurs vor § 373 Anm. 6, Anm. 2 zu § 381; Cosack, Handelsrecht[6] § 38 I; Gierke in Holtzendorff-Kohlers Encyklopädie[6] I 983. S. dagegen Denkschr. S. 228; Makower Anm. II b Nr. 2 zu § 381; Lehmann-Ring Bem. 3 ff. zu § 381; Crome, Syst. d. Deutschen bürgerl. Rechts II § 270 Anm. 50; Goldmann u. Lilienthal, B.G.B.[2] I § 179 Anm. 19 u. 30.

Digitized by Google

vertrag über Herstellung einer unvertretbaren Sache, wenn Handelsgeschäft, in jeder Beziehung als Kauf zu betrachten und daher auch von den durch B.G.B. 651 auf ihn angewendeten Vorschriften für den Werkvertrag ausgenommen sei. Vielmehr will § 381 Abs. 2 nur feststellen, dafs die Bestimmungen der §§ 373 ff. auf den in Rede stehenden Vertrag anzuwenden sind, obwohl er nach Mafsgabe des B.G.B. 651 in wesentlichen Beziehungen dem Rechte des Werkvertrages untersteht.

Gesetzliche Formvorschriften für den Abschlufs von Schiffsbauverträgen finden sich im älteren deutschen Recht[1] und noch jetzt in vielen fremden Rechten[2]. In Deutschland besteht gegenwärtig Formfreiheit, doch ist schriftlicher Abschlufs gewöhnlich. Aufser den Vereinbarungen über Art und Dimensionen des zu liefernden Schiffes, die zu verwendenden Materialien, die zu beschaffende Ausrüstung, die einzuhaltende Lieferzeit und den vom Besteller zu zahlenden Preis pflegen Abmachungen getroffen zu werden über die Verpflichtung des Unternehmers, das Schiff so herzustellen, dafs es eine bestimmte Klasse bei den Klassifikations- oder Assekuranzgesellschaften für eine gewisse Zeit erhält, und es während des Baus nach Mafsgabe seines Fortschreitens unter Versicherung zu bringen, über das Recht des Bestellers, den Bau selbst oder durch einen Vertreter zu beaufsichtigen, über die zumal bei nicht rechtzeitiger Lieferung verwirkten Vertragsstrafen, auch wohl über schiedsrichterliche Entscheidung der während des Baus entstehenden Streitigkeiten u. a. m.

Die Vergütung für das zu erbauende Schiff ist gesetzlich bei dessen Abnahme zu entrichten (B.G.B. 651 Abs. 1 Satz 2, 641 Abs. 1 Satz 1). Es ist aber schon wegen der grofsen Summen, um die es sich handelt, sehr gebräuchlich, dafs vertragsgemäfs Raten-

---

[1] Vgl. z. B. H.R. 1591 Art. 2, Hans. Seer. v. 1614 I 3 (dazu aber Pöhls I 46, 95), preufs. Seer. v. 1727 I 3. Die Vertragsurkunde wurde früher mit einem anscheinend aus dem Norden stammenden Ausdruck Mählbrief genannt (s. dazu Beseler, Syst. d. gem. dtschn. Privatrechts[4], S. 1187 Anm. 2). Er ist mit dem auf Grund der Erbauung obrigkeitlich erteilten Biel- oder Beilbrief (s. Wagner I 163 Anm. 31, 155 Anm. 9; Formular bei Langenbeck — Ausg. v. 1727 — S. 16 f.) nicht zu verwechseln.

[2] Schriftlichkeit fordern z. B. England (Maclachlan S. 2), Frankreich (Lyon-Caen et Renault V nr. 158), Portugal 489, Italien 481 (zur Wirkung Dritten gegenüber noch Registrierung vgl. auch 490). Ein Vertragsformular aus dem 17. Jahrhundert bei Targa, Ponderazioni (Genua 1750), S. 11 ff., ein deutsches aus dem 19. Jahrhundert: Schiffs-Bau-Contract, entw. v. P. H. Decker (Hamburg o. J.).

Digitized by Google

zahlungen während des Baus zu leisten sind[1]. Gerät der Unternehmer vor Ablieferung des Schiffes in Konkurs, so kann der Besteller die geleisteten Beträge nur als schlichter Konkursgläubiger zurückfordern. Die Verpfändung des im Bau begriffenen Schiffes, die dem Besteller ein Absonderungsrecht verschaffen würde (K.O. 48), ist in Deutschland nur nach bremischem und oldenburgischem Rechte möglich[2]. Hier ist unleugbar ein nicht befriedigender Rechtszustand gegeben, dem durch die Reichsgesetzgebung ein Ende gemacht werden sollte. Der von Boyens gemachte Vorschlag, die Übertragung des Eigentums an dem in Spanten stehenden Schiffe für den Zeitpunkt der ersten Ratenzahlung zu vereinbaren[3], unterliegt erheblichen Bedenken. Durch solche Vereinbarung würde der einheitlich gedachte Vertrag in zwei verschiedene zerlegt werden. Nur bis zu der Eigentumsübertragung könnten die Vorschriften des B.G.B. 651 Anwendung finden. Nachher hätte der Unternehmer nicht mehr „das Werk aus einem von ihm zu beschaffenden Stoffe herzustellen", sondern das dem Besteller gehörende, im Entstehungsstadium befindliche Schiff zu einem fertigen Schiffe zu gestalten. Von da ab müfsten daher die Vorschriften über den Werkvertrag uneingeschränkt zur Anwendung gelangen, wie denn auch Boyens (S. 143) das gesetzliche Pfandrecht des § 647 und damit das Absonderungsrecht der K.O. 49 Abs. 1 Nr. 2 nunmehr entstehen lassen will. Dem, was die Parteien bei Abschlufs des einheitlich gedachten Vertrages beabsichtigten, dürfte dieses Ergebnis nicht entsprechen, so namentlich in Ansehung der aus B.G.B. 644 Abs. 1 Satz 3 folgenden Veränderung der Gefahrtragung.

II. Der Eigentumserwerb durch Erbeutung[4] spielt für Schiffe noch eine erhebliche Rolle. Freilich ist im Laufe der Zeit

---

[1] Vgl. Schwarz u. v. Halle a. a. O. II 268 f., zum Folgenden Boyens I 140 ff.

[2] Vgl. B.G.B. 1205, E.G. z. H.G.B. Art. 20 und unten § 11.

[3] Ein Übergang des Eigentums nach Teilen in Gemäfsheit der Ratenzahlungen kann nach deutschem Rechte (vgl. auch Appellhof Rennes Annales de droit comm. XIII 177, anders Lyon-Caen et Renault V nr. 157) nicht vereinbart, geschweige denn, wie nach englischer Praxis (Abbott S. 3 ff., Maclachlan S. 5 ff.) in der Festsetzung von Ratenzahlungen als stillschweigend erfolgt angesehen werden.

[4] Es kommt zumal die völkerrechtliche Literatur in Betracht, s. z. B. Bluntschli, Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere; v. Klobukowski, Die Seebeute (1877); v. Bulmerincq, Völkerrecht §§ 92 ff.;

Digitized by Google

das Beuterecht auch im Seekriege wesentlich beschränkt und insbesondere die Kaperei durch die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 im Verhältnis der ihr beigetretenen Staaten zueinander beseitigt worden. Es erwirbt ferner durch die Erbeutung eines feindlichen Schiffes[1] nicht mehr der Kaptor dessen Eigentum, sondern der Staat, dem er angehört. Endlich hat die Erbeutung eine, wenn auch oft nur formelle, Abschwächung ihrer Bedeutung dadurch erfahren, dafs nicht mehr durch sie selbst, sondern erst durch die sich an sie anschliefsende, sie für rechtmäfsig erklärende Kondemnierung der Prise durch das Prisengericht[2] der Eigentumswechsel am Schiffe[3] sich vollzieht[4]. Das Prisengericht hat dabei naturgemäfs nach den es bindenden Vorschriften des eigenen staatlichen Rechts zu urteilen. Sie sind aber meist sehr unvollständig und bedürfen der Ergänzung aus dem Völkerrecht[5]. Reichsgesetzliche Vorschriften über den Eigentumserwerb durch Erbeutung, insbesondere auch durch Erbeutung im Seekriege, sind in Deutschland nicht vorhanden. Das B.G.B. hat sich der Regelung dieser Materie enthalten, weil es die Ordnung auch ihrer privatrechtlichen Seite nur im Zusammenhange einer vollständigen Regelung des im Kriege geltenden Beuterechts für möglich hielt und ein bürgerliches Gesetzbuch mit Recht nicht als den geeigneten

derselbe in Rev. de droit internat. et de législation comp. X 185, 384 ff., 595 ff., XI 152 ff., 320 ff., 561 ff., XII 187 ff., XIII 447 ff., XIV 114 ff.; Rivier, Völkerrecht §§ 64 ff.; Geffcken in v. Holtzendorffs Handb. d. Völkerrechts IV §§ 125 ff.; Perels, Internat. Seerecht[2] §§ 36, 41, 57 ff.; Bonfils, Lehrb. d. Völkerrechts[3] (übersetzt v. Grah, 1904) T. V B. III Kap. 2—4. Ferner Abbott S. 28—32; Maclachlan S. 18—25; Desjardins I nr. 100; Vidari V nr. 4934—4948; Pipia I nr. 215—219.

[1] Über den Begriff des feindlichen Schiffes s. Geffcken a. a. O. S. 581 ff.

[2] Adjudikation in älterer Zeit: Heffter-Geffcken, Europ. Völkerrecht[8] § 138 Anm. 3; für das deutsche Recht s. Lüb. U.B. I Nr. 291, II 1 Nr. 36. Zum Erfordernis der Kondemnierung für den Eigentumserwerb s. Buch des lüb. Schonenvogts c. 293 (D. Schäfer S. 41 f.) einerseits, H.R. B V Nr. 23 (a. 1460) andererseits.

[3] Sonstige Wirkungen der Kondemnierung auf privatrechtlichem Gebiete in H.G.B. 628 Ziff. 1, 630, 854 (vgl. 884 Ziff. 3), Seem.O. 69 Abs. 1 Ziff. 4; s. auch SeeUnf.V.G. v. 30. VI. 1900 § 106 Abs. 3. Über das Verfahren in Prisensachen R.G. v. 3. V. 1884 (R.G.Bl. S. 49), Kaiserl. V. v. 15. II. 1889 (R.G.Bl. S. 5 ff.); Perels, Internat. Seerecht[2] § 57 ff.

[4] Daher die Bestimmung in Art. 13 des Frankfurter Friedens v. 10. V. 1871 (R.G.Bl. S. 232). Gegen die Ansicht Wagners (I 193 Anm. 13), dafs die Urteile der Prisengerichte deklaratorisch seien, s. Perels a. a. O. S. 192 Anm. 2.

[5] Vgl. Heffter-Geffcken, Europ. Völkerrecht[8] §§ 137 ff.; Perels, Internat. Seerecht[2] § 36; Ullmann, Völkerrecht §§ 160, 161.

Digitized by Google

Ort für eine solche ansah[1]. Dafs die Reichsgesetzgebung den Vorschriften über Eigentumserwerb durch Erbeutung trotz ihres Zusammenhanges mit einer Materie des öffentlichen Rechts privatrechtlichen Charakter beimifst, ergibt sich gerade für den Fall der Nehmung von Schiffen aus einer Neuerung des H.G.B. Nach Art. 756 Abs. 3 des A.D.H.G.B. wurden die Bestimmungen der Landesgesetze über die Wiedernehmung eines von dem Feinde genommenen Schiffs[2] durch die Vorschriften des Titels „Von der Bergung und Hülfsleistung in Seenot" nicht berührt[3]. Eine solche landesgesetzliche Bestimmung über Reprisen enthielt das preufsische A.L.R. I 9 § 209. In der Absicht, statt dessen auch auf die Reprise seine eigenen Vorschriften über Bergung und Hülfsleistung Anwendung finden zu lassen, hat das H.G.B. den Vorbehalt des Art. 756 nicht aufgenommen[4]. An der Zuständigkeit der Reichsgesetzgebung zur Aufhebung des § 209 wurde nicht gezweifelt, dieser mithin als eine Vorschrift des bürgerlichen Rechts betrachtet. Darnach müssen aber auch die landesgesetzlichen Bestimmungen über den die Reprise ausschliefsenden Eigentumserwerb durch Erbeutung als privatrechtliche Vorschriften und somit als aufser Kraft gesetzt durch Art. 55 des E.G. zum B.G.B. angesehen werden[5].

---

[1] Mot. z. Entw. e. B.G.B. III 370. Die von Gareis und Fuchsberger S. 879 Anm. 5c befürwortete Erlassung eines R.G. über das materielle Prisenrecht würde in Ermangelung einer internationalen Vereinbarung nur die einseitige Festlegung Deutschlands bedeuten.

[2] Über Reprisen vgl. Perels a. a. O. S. 193. Eigentumserwerb an der Reprise durch Verschweigung des Eigentümers: Hans. U.B. V Nr. 240 (a. 1396).

[3] Dazu Prot. VI 2801 f., 2835 f.

[4] Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 285.

[5] A. M. für A.L.R. I 9 §§ 197 ff. Dernburg, Bürgerl. Recht III § 115 Nr. II, weil diese Vorschriften „als dem öffentlichen Rechte zugehörig, durch das B.G.B. nicht berührt" seien. Aber wenn dem so ist, wie können dann die §§ 199, 200 A.L.R. I 9 durch B.G.B. 929 ff., 985 ff. ersetzt sein (so Dernburg a. a. O. Anm. 9)? Das preufs. A.G. z. B.G.B. v. 20. IX. 1899 Art. 89 stellt sich in Ansehung des § 209 durch dessen Ausschliefsung von der Ausnahme unter Nr. 1b auf den durch das H.G.B. geschaffenen Rechtsboden. Im übrigen schliefst es zwar das Beuterecht der §§ 193—209 als dem öffentlichen Rechte angehörend von der Aufhebung aus, aber, wie die Begründung des Entwurfs S. 217 ausdrücklich betont, „ohne der Entscheidung vorzugreifen, ob etwa einzelne Vorschriften, wie die der §§ 199—202, als rein privatrechtliche anzusehen und deshalb als reichsgesetzlich aufgehoben zu erachten sind". Mit dem Hinweis darauf, dafs das Beuterecht den Normen des Völkerrechts unterliegt (so Leske, Vergleichende Darstellung des B.G.B. und des Preufs. Allg. Landrechts I 420

Digitized by Google

III. Ein Eigentumserwerb des Staates auf Grund der Verwirkung des Eigentums am Schiffe tritt als Folge rechtswidrigen Verhaltens in zahlreichen Fällen ein. Sie gehören teils dem Völkerrecht, teils dem staatlichen Rechte, hier wiederum dem Staats-, dem Verwaltungs-, dem Strafrecht an. Es kommen in Betracht namentlich das völkerrechtliche und das staatsrechtliche Delikt der unbefugten Flaggenführung[1], die Verletzung der Neutralitätspflicht im Kriege[2], Seeräuberei[3] und Sklavenhandel[4], unbefugte Ausübung der Küstenfrachtfahrt[5] und Begehung vorsätzlicher Verbrechen oder Vergehen unter den Voraussetzungen des St.G.B. 40. Eine Entziehung des Eigentums an Schiffen im Zwangswege durch die Militär- oder die Marineverwaltung kann aus Gründen des öffentlichen Rechts unter Umständen stattfinden, ohne dafs ein rechtswidriges Verhalten des Eigentümers gegeben wäre. Es handelt sich um die Enteignung auf Grund des R.G. über die Kriegsleistungen vom 13. VI. 1873. Sie kann nur unter den allgemeinen Voraussetzungen erfolgen, unter denen die Vorschriften dieses Gesetzes wirksam sind. Es mufs eine Mobilmachung erfolgt sein und darf der Friedenszustand nicht wieder eingetreten sein (R.G. 1, 32)[6]. Das Bedürfnis, zu dessen Befriedigung die Enteignung der Schiffe dienen soll, kann nur die Herstellung von Hafen- oder Flufssperren sein (R.G. 24). Zwecks Verwendung für diese sind die Besitzer von Schiffen und sonstigen Wasserfahrzeugen verpflichtet, dieselben „der Militärverwaltung[7] gegen eine aus den bereitesten Beständen der Kriegskasse

---

Anm. 11), ist die Frage nach der privatrechtlichen Wirkung der Erbeutung jedenfalls nicht erledigt.

[1] Wagner I 153, FlaggenG. 18; Verwirkungsfälle der M. Sh. A. v. 1894 in der Aufzählung bei Abbott S. 113 f.

[2] Heffter-Geffcken, Europäisches Völkerrecht[8] § 171.

[3] Perels, Internat. Seerecht[2] § 16 f., bes. S. 115.

[4] Brüsseler Antisklavereiakte Art. LIX, R.G. v. 28. VII. 1895 § 3 Satz 3 u. 4; vgl. dazu Perels, Internat. Seerecht[2] § 22 und die Anführungen daselbst; auch Cod. p. l. mar. merc. 344; Desjardins I nr. 100 zu Note 2. Über die Konfiskation von Schiffen wegen Einführung verbotener Waren nach französischem Recht (G. v. 28. IV. 1816 Art. 41, G. v. 21.-23. IV. 1818 Art. 34) s. Desjardins I nr. 100; Lyon-Caen et Renault V nr. 167.

[5] R.G. v. 22. V. 1881 § 3 Abs. 2 (vgl. preufs. Kabinetsordre v. 20. VI. 1822 Nr. 1). Ein eigentümlicher Fall der Verwirkung durch Nichtgebrauch H.R. A 6 Nr. 68 Art. 42 (a. 1412).

[6] Dazu Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches[4] IV 286 f.

[7] Darunter ist auch die Marineverwaltung zu verstehen; s. A.V. v. 1. IV. 1876 unter 17.

Digitized by Google

bar zu zahlende, dem vollen Wert entsprechende Vergütung[1] eigentümlich zu überlassen" (R.G. 24). Die Ausdrucksweise des Gesetzes darf über seinen Inhalt nicht täuschen. Es handelt sich nicht um eine Verpflichtung der Eigentümer zur Übereignung, sondern um eine Enteignung[2]. Dem Zwecke des Gesetzes entsprechend bedarf es keiner Willenseinigung von Eigentümer und Verwaltung, sondern diese kann ohne weiteres die Schiffe „in Anspruch nehmen" (R.G. 2, Ausf.V. unter 12 Abs. 1). Die Vorschriften für den Kauf, insbesondere über Mängelhaftung, finden keine Anwendung.

IV. Für den Eigentumserwerb an Schiffen durch Ersitzung kommen nach deutschem Rechte lediglich die allgemeinen Vorschriften des Fahrnisrechts (B.G.B. 937 ff.) zur Anwendung. Soweit es sich um registrierte Schiffe handelt, wird regelmäfsig die Ersitzung gegen den eingetragenen Eigentümer durch Fehlen des guten Glaubens ausgeschlossen sein[3]. Für eine Abkürzung der allgemeinen Ersitzungsfrist, die manche Gesetze zumal im Hinblick auf die Nichtgeltung des Satzes „Hand wahre Hand" für Schiffe eintreten lassen[4], liegt nach deutschem Rechte kein Bedürfnis vor. Dafs der Schiffer nicht ersitzen kann[5], würde sich, auch wenn er nicht nur Besitzdiener wäre (oben S. 68 Anm. 1), daraus ergeben, dafs er nicht Eigenbesitzer wäre. Ob auf Grund einer Verschweigung durch den Eigentümer an einem geborgenen Schiffe durch die Überweisung nach Mafsgabe der Str.O. 35 Abs. 1 und 2 vom Fiskus oder vom Berger Eigentum erworben wird, ist streitig und des Näheren erst im Zusammenhange des Bergungsrechtes zu erörtern. Ein Eigentumserwerb durch die Bergung selbst zu Gunsten des Bergers begegnet im deutschen Rechte, wie auch in der Mehrzahl der fremden Rechte, nicht mehr[6].

---

[1] Über deren Festsetzung im Falle der Nichteinigung R.G. 24 Satz 2, 33, A.V. unter 12 u. 16, über die Art der Zahlung ebd. unter 12 Abs. 2 Satz 2 u. 3, unter 11a Nr. 1.

[2] So auch betreffs der gleichgearteten „Verpflichtung zur Überlassung" kriegstauglicher Pferde (R.G. 25 ff.) Laband a. a. O.[4] IV 310 f.; Roth, Syst. d. dtschn. Privatrechts III 237.

[3] Boyens I 140.

[4] Z. B. Italien 918 (dazu Vidari I 92), Spanien 573 (s. dagegen 1829: 587 Abs. 1).

[5] Ausdrücklich bestimmen dies z. B. Ord. de la mar. I 12, 1 (dazu aber schon Pardessus IV 341 n. 9) und Code de comm. 430 (vgl. Desjardins I nr. 90; Lyon-Caen et Renault V nr. 161). Spanien 573 Abs. 4, Italien 918 Abs. 3, Chile 828 Abs. 3, Argentinien 867 Abs. 3 u. a.

[6] S. jedoch Ord. de la mar. IV 9, 27, G. v. 26 nivôse an VI art. 1;

Digitized by Google

V. Ein wichtiger Fall des Eigentumswechsels am Schiffe ist der der Zwangsversteigerung. Sie kommt in erster Linie in Betracht als Mittel der Zwangsvollstreckung in das Schiff. Soweit diese nach den für bewegliche Sachen geltenden Vorschriften erfolgt[1], stellt sich die Versteigerung des Schiffs durch den Gerichtsvollzieher als Ausübung der Veräufserungsbefugnis dar, die der Gläubiger in dem durch die Pfändung erworbenen Pfandrecht erlangt hat[2]. Sie bildet daher nur einen eigentümlich gearteten Fall der Veräufserung. Soweit dagegen die Zwangsvollstreckung in Schiffe den Vorschriften über diejenige in das unbewegliche Vermögen untersteht[1], vollzieht sich der Eigentumserwerb mit dem Zuschlage im Versteigerungstermin kraft richterlichen Ausspruchs, nicht kraft eines vom Richter als Vertreter des Eigentümers oder des betreibenden Gläubigers geschlossenen Vertrages[3]. Der Geltungsbereich der einschlägigen Vorschriften ist dadurch noch erweitert, dafs auch die Realisierung des vertragsmäfsigen und gesetzlichen, unter Umständen auch des Arrestpfandrechts an registrierten Schiffen nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften zu erfolgen hat[4]. Der Ersteher erwirbt das Eigentum am Schiffe mit dem Wirksamwerden des Zuschlags, d. h. wenn diesen das Vollstreckungsgericht (Zw.V.G. 163 Abs. 1) erteilt, mit der Verkündung des Zuschlagsbeschlusses, wenn ihn das Beschwerdegericht erteilt, mit seiner Zustellung an den Ersteher[5]. Die Wirksamkeit des Zuschlags ist damit nicht durch seine Rechtskräftigkeit bedingt. Wird aber der Beschluſs, durch den der Zuschlag erteilt wurde, im Beschwerdewege rechtskräftig aufgehoben, so fällt die Wirkung des Zuschlags weg, als ob sie nie eingetreten wäre[6]. Kraft Reichsgesetzes tritt also durch den Zuschlag ein Verhältnis ein, wie es kraft Rechtsgeschäfts bei einer Verfügung unter auflösender Bedingung Platz griffe[7]. Darnach versteht sich, dafs mit

dazu Desjardins I nr. 92—96; Lyon-Caen et Renault V nr. 165, VI nr. 1061.

[1] Darüber, wann dies der Fall ist, s. oben S. 32 f.

[2] C.P.O. 803, 804, 808 f., 814, 816 ff.

[3] Vgl. namentlich Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in das unbewegl. Vermögen, Einleitung § 8 u. S. 350 f.

[4] B.G.B. 1268, 1266, 1257, H.G.B. 761 Abs. 1, C.P.O. 931 Abs. 3, Zw.V.G. 169 Abs. 2.

[5] Zw.V.G. 162, 90 Abs. 1, 89, 104.

[6] Zw.V.G. 162, 90 Abs. 1 (dessen Fassung nicht einwandfrei, dessen Sinn aber unzweifelhaft ist) vgl. Denkschr. z. Entw. v. 1897 (Heymann) S. 92.

[7] S. auch Fischer u. Schäfer a. a. O. Anm. 6 zu Zw.V.G. 90; Jäckel, Zw.V.G.[2] Anm. 3 zu § 90.

Digitized by Google

der rechtskräftigen Aufhebung des Zuschlagsbeschlusses auch die mittlerweile vom Ersteher vorgenommenen Verfügungen hinfällig werden. Die Vorschriften zu Gunsten derjenigen, welche Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten, werden, obwohl es an einer ausdrücklichen Bestimmung fehlt, nach Analogie von B.G.B. 161 Abs. 3 auch hier entsprechende Anwendung finden müssen[1]. Das ist für Schiffe als bewegliche Sachen von gröfserer Wichtigkeit als für Grundstücke, bei denen es nur in Ansehung der mit ihnen zugleich durch den Zuschlag erworbenen Mobilien Bedeutung hat. Der dritte Erwerber ist als nicht gutgläubig anzusehen, wenn ihm zur Zeit des Rechtserwerbes bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt war, dafs das Eigentum des Erstehers noch nicht durch Rechtskraft des Zuschlags unanfechtbar geworden war[2]. Wufste er, dafs der Veräufserer das Schiff durch Erstehung im Wege der Zwangsvollstreckung erworben hatte, so wird seine Unkenntnis von der Bedingtheit dieses Erwerbes regelmäfsig als auf grober Fahrlässigkeit beruhend zu betrachten sein. Sonst wäre es bei der durch B.G.B. 474 gewährleisteten Leichtigkeit der Veräufserung des Schiffes dem Ersteher möglich, den Erfolg der Beschwerde gegen den Zuschlagsbeschlufs ohne Mühe zu vereiteln. Der Eigentumserwerb durch den Zuschlag ist Originärerwerb: Der Ersteher ist nicht Rechtsnachfolger des Vollstreckungsschuldners; er erwirbt durch den Zuschlag als konstitutiven Akt das Eigentum auch dann, wenn der Schuldner nicht Eigentümer war[3], und zwar ohne Unterschied, ob er hiervon wufste oder nicht[4]. Auch für den bisherigen Eigentümer des Schiffes, dem der Zuschlag erteilt wird, bildet dieser einen neuen, selbständigen Eigentumserwerbsgrund. Der Ersteher erlangt das Eigentum am Schiffe durch den Zuschlag (Zw.V.G. 162, 90), also namentlich ohne dafs es dafür des Besitzerwerbs oder der Berichtigung seines Gebotes bedürfte[5]. Mit dem Eigentum am Schiff erwirbt der Ersteher auch das Eigen-

[1] Fischer u. Schäfer a. a. O.; Jäckel a. a. O. Anscheinend a. M. Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] § 261 Nr. 7, Cosack, Lehrb. d. dtschn. bürgerl. Rechts[3] II § 237 zu Note 42.

[2] Vgl. Fischer u. Schäfer a. a. O.

[3] Mot. z. Entw. e. Zw.V.G. v. 1889 S. 260, Denkschr. z. Entw. v. 1896 (Heymann) S. 92.

[4] Dernburg a. a. O. § 261 Anm. 4; Fischer u. Schäfer a. a. O. S. 351; Jäckel a. a. O. S. 327 f.

[5] Vgl. dazu Zw.V.G. 162, 93. Über das zur Sicherung des Rückstandes dienende Pfandrecht des Zw.V.G. 169 Abs. 2 s. unten § 17 Nr. 2. Vgl. ferner die Sicherungsmafsregeln des Zw.V.G. 170, 171 Abs. 3, 162, 94.

Digitized by Google

tum an den Gegenständen, auf die sich die Versteigerung erstreckt hat, d. h. am Zubehör, soweit sich das eingetragene Pfandrecht auf dasselbe erstreckt[1], und an den vom Schiffe nach der Beschlagnahme getrennten Bestandteilen, wie auch den Schiffstrümmern, soweit sie nicht nach den Vorschriften des nun für sie geltenden Fahrnisrechts von Dritten zu freiem Eigentum erworben worden sind[2]. Der Ersteher erwirbt das Eigentum am Schiffe frei von allen Rechten, die an diesem bis dahin bestanden haben. Nur diejenigen Rechte erlöschen durch den Zuschlag nicht, hinsichtlich deren dies in Gemäfsheit der entsprechend anzuwendenden Vorschriften des Zw.V.G. 59, 91 Abs. 2 als besondere Versteigerungsbedingung festgestellt oder zwischen dem Berechtigten und dem Ersteher vereinbart ist[3]. Da auf die Zwangsversteigerung von Schiffen im Wege der Zwangsvollstreckung die Vorschriften des ersten Abschnittes des Zw.V.G. über das geringste Gebot keine Anwendung finden[4], sind alle Berechtigten in dem Verfahren für ihre Befriedigung lediglich auf den Versteigerungserlös angewiesen[5].

Aufserhalb der Zwangsvollstreckung vollzieht sich der Eigentumserwerb am Schiffe im Wege der Zwangsversteigerung, wenn diese in Gemäfsheit des § 126 K.O.[6] vom Konkursverwalter oder unter den Voraussetzungen des Zw.V.G. 175 von einer der zur Beantragung des Aufgebots der Nachlafsgläubiger berechtigten Personen oder endlich zum Zwecke der Aufhebung einer Gemeinschaft von

---

[1] C.P.O. 865 Abs. 1, B.G.B. 1265 (vgl. dazu unten § 13 Nr. II), Zw.V.G. 162, 90 Abs. 2, 55, 20, 165.

[2] Vgl. Knitschky, Gruchots Beitr. XLV 813 f., 802.

[3] Fischer u. Schäfer a. a. O. S. 550 Anm. 1.

[4] Zw.V.G. 169 Abs. 1; vgl. Entw. v. 1889 § 221, Mot. S. 348, Entw. v. 1896 § 169, Denkschr. (Heymann) S. 111; s. auch Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 226 f.

[5] Fischer u. Schäfer a. a. O. (oben Anm. 3), wo auch der Ansprüche aufserhalb des Verfahrens gedacht, die Vorschrift des H.G.B. 773 (B.Sch.G. 113) aber mit Unrecht auch auf andere als Schiffsgläubiger angewendet wird.

[6] Dafs der Begriff der unbeweglichen Gegenstände im Sinne des § 126 (früher 116) K.O. sich nach den Vorschriften der C.P.O. über die Zwangsvollstreckung bestimmt und somit nach C.P.O. 864 auch registrierte Schiffe zu ihnen gehören, wird, obwohl es nirgends bestimmt ist, doch mit Recht allgemein angenommen (s. Sarwey u. Bossert K.O.[4] Nr. 1 zu § 126; L. Seuffert, Deutsches Konkursprozefsrecht, S. 305; Petersen u. Kleinfeller K.O.[4] S. 456 Nr. 5) und im Zw.V.G. 172 vorausgesetzt (vgl. Mot. v. 1889 S. 357 unter c, Denkschrift v. 1896 [Heymann] S. 113).

Digitized by Google

einem Gemeinschafter beantragt wird[1]. In diesen Fällen finden die Vorschriften des Zw.V.G. über die Zwangsversteigerung von Schiffen im Wege der Zwangsvollstreckung entsprechende Anwendung[2], soweit sich nicht aus Zw.V.G. 172—184 ein anderes ergibt. Die Wirkung des Zuschlags für den Eigentumserwerb betreffend sind Abweichungen von dem Rechte der Zwangsversteigerung behufs Zwangsvollstreckung nicht vorhanden. Dagegen erlöschen die Pfandrechte am Schiffe bei der Zwangsversteigerung zwecks Aufhebung einer Gemeinschaft durch den Zuschlag nur in dem Umfange, der sich aus den hier für anwendbar erklärten Vorschriften über das geringste Gebot ergibt[3].

VI. Der Eigentumswechsel im Wege der Veräufserung von Seeschiffen untersteht in mehrfacher Richtung besonderen Vorschriften. Auch abgesehen von den Fällen, wo nach bürgerlichem Rechte auf Grund eines bestellten oder durch Pfändung erworbenen Pfandrechts die Veräufserung des Schiffes durch einen Nichteigentümer mit Wirkung für den Eigentümer erfolgt, gilt das Gleiche in verschiedenen, dem Seerecht eigentümlichen Fällen. Aufser dem Notverkauf des Schiffers[4] ist hier zunächst die behördliche Veräufserung des Schiffs in Gemäfsheit der Str.O. 25[5] zu erwähnen.

---

[1] Zw.V.G. 172, 175 (dazu C.P.O. 991, 999, 1000), 176, 180, 181 Abs. 1, 3, 4. Sehr eingehend beschäftigen sich mit der öffentlichen Versteigerung (ad incantum ponere, incantare, encantar oder donar a l'encant la nau) der Schiffe zum Zwecke der Auflösung auch der Reederei bereits die romanischen Seerechtsquellen des Mittelalters; s. z. B. Pisa Const. us. c. 28 (Bonaini II 915 ff.; Einiges darüber bei Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 11); Breve cur. mar. v. 1305 c. 79 (Bonaini III 406 ff.; vgl. Redaktion v. 1343 c. 70, ebd. S. 527); Cons. 10, 11, 184, Cost. v. Tortosa IX 27, 6 f. (Oliver IV 449), Pera V 20 (Pard. VI 593), Zara IV 46 (ebd. 616), Spalato stat. v. 1312 VI 52 (Hanel), Ancona stat. mar. 1397 r. 6 (Pard. V 122 f.), Barcelona 1340 art. 25 (ebd. 361); s. auch die Marseiller Notariatsregistratur v. 1290 bei Blancard, Doc. inéd. IV nr. 78.

[2] Für den zweiten der genannten Fälle ist dies durch Zw.V.G. 176 in höchst eigentümlicher Weise unter Bezugnahme auf den lediglich von Grundstücken sprechenden § 175 vorgeschrieben.

[3] Zw.V.G. 182. 52 Abs. 1, 91; vgl. Denkschr. (Heymann) S. 119. Zur Begründung des Antrags auf Zwangsversteigerung durch einen Miteigentümer ist ein vollstreckbarer Titel nicht erforderlich (Zw.V.G. 181 Abs. 1, dazu Abs. 3). Die Miteigentümer des Antragstellers haben ihren auf das materielle Recht gegründeten Widerspruch gegen die Zwangsversteigerung nach Mafsgabe von C.P.O. 771 (769 f., Zw.V.G. 37 Nr. 5) zu verfolgen. Vgl. Fischer u. Schäfer Anm. vor Zw.V.G. 172 a. E., Anm. 1 zu Zw.V.G. 181. Ergibt sich aus dem Schiffsregister das Bestehen einer Reederei, so ist das Verfahren von Amts wegen einzustellen, H.G.B. 505 Abs. 3, Zw.V.G. 163 Abs. 2, 28.

[4] H.G.B. 530; dazu Wagner I 253 ff. [5] Fassung des R.G. v. 30. XII. 1901.

Digitized by Google

Wenn die Schiffahrt dadurch beeinträchtigt wird, dafs in einem Fahrwasser, auf einer Reede oder in einem Hafen ein Schiff oder Wrack hilflos treibt oder gestrandet oder gesunken ist, so ist die Behörde befugt, die Beseitigung des Hindernisses zu veranlassen. Zur Deckung der Kosten dieser Beseitigung kann die Behörde das beseitigte Schiff oder Wrack öffentlich verkaufen, soweit nicht Sicherheit gestellt wird[1]. Gehört das Schiff dem Reiche oder einem Bundesstaate, so ist es zunächst der zuständigen Verwaltung gegen Erstattung des Wertes zur Verfügung zu stellen. Der nach Abzug der Beseitigungskosten etwa verbleibende Überrest ist dem Schiffer und in Ermangelung eines solchen demjenigen, der sonst seine Empfangsberechtigung nachweist, auszuliefern. Ist die Empfangsberechtigung streitig oder zweifelhaft oder der Empfangsberechtigte nicht alsbald zu ermitteln, so hat das Strandamt den Überschufs in Verwahrung zu nehmen. Wenn auch das nötigenfalls herbeizuführende Aufgebotsverfahren nicht zur Ermittelung des Empfangsberechtigten führt, fällt der Überschufs des Erlöses der Seemannskasse oder in Ermangelung einer solchen der Armenkasse am Sitze der betreibenden Behörde zu.

Von einem Falle, in dem die Veräufserung einer Schiffspart für Rechnung ihres Eigentümers ohne Rücksicht auf dessen Zustimmung durch Dritte bewirkt werden kann, ist zum Teil schon gehandelt worden (oben S. 86). Wenn der Eigentümer einer nicht mehr als ein Drittel betragenden Part eines bis dahin zur Führung der deutschen Reichsflagge berechtigten Schiffes die Reichsangehörigkeit verloren hat oder eine solche Part in anderer Weise als durch Veräufserung in das Eigentum eines Ausländers übergegangen ist, hat nach Ablauf von sechs Monaten seit dem Verlust der Reichsangehörigkeit oder dem Eigentumsübergange das Registergericht die übrigen Mitreeder auf ihren Antrag zu ermächtigen, die betreffende Schiffspart für Rechnung des Eigentümers öffentlich versteigern[2] zu lassen. Eine nach dem

[1] Vgl. hierzu Anl. z. preufs. Min.Erl. v. 29. I. 1904 Nr. 7 (abgedruckt bei Grotefend, Gesetzgebungs-Material, 1904, S. 42).

[2] B.G.B. 383 Abs. 3: „Die Versteigerung hat durch einen für den Versteigerungsort bestellten Gerichtsvollzieher oder zu Versteigerungen befugten anderen Beamten oder öffentlich angestellten Versteigerer öffentlich zu erfolgen ... Zeit und Ort der Versteigerung sind unter allgemeiner Bezeichnung der Sache öffentlich bekanntzumachen." Bei der Versteigerung können die Antragsteller mitbieten: FlaggenG. 3 Abs. 2 Satz 2; vgl. H.G.B. 373 Abs. 4, B.G.B. 1239 Abs. 1 Satz 1.

Digitized by Google

Zwecke des Gesetzes selbstverständliche Voraussetzung, um derentwillen eben das Antragsrecht der Mitreeder erst nach Ablauf von sechs Monaten entsteht (s. oben S. 86 Anm. 4), ist, dafs die fragliche Part inzwischen nicht wieder in das Eigentum eines Deutschen gelangt ist. Ob der ausländische Eigentümer gewechselt hat, ist unerheblich. Die Stellung des Antrags auf Ermächtigung ist von den reichsangehörigen Mitreedern mit einer nach der Gröfse ihrer[1] Schiffsparten zu berechnenden Stimmenmehrheit zu beschliefsen. Der Antrag selbst wäre nach dem Wortlaute des Gesetzes[2] von den reichsangehörigen Mitreedern als Gesamtheit zu stellen und ihnen, also mit Einschlufs der überstimmten, auch die Ermächtigung zur Versteigerung zu erteilen. Indessen wird der Wortlaut des Gesetzes hier kaum zu pressen, sondern die Ermächtigung „der übrigen Mitreeder auf ihren Antrag" nur im Gegensatze zu dem Eigentümer der ausländischen Part zu verstehen sein. Ist die Stellung des Antrags nicht einhellig, sondern nur mit Stimmenmehrheit beschlossen worden, so ist nicht ersichtlich, warum dieser Beschlufs nicht durch die der Mehrheit zugehörenden Mitreeder allein zur Ausführung gebracht werden sollte. Es versteht sich ja, dafs die überstimmten Mitreeder zur Beteiligung an der Antragstellung verpflichtet wären. Ihre Zuziehung hätte daher nur formelle Bedeutung, könnte aber im Falle der Weigerung einzelner von ihnen zu erheblicher Verzögerung führen. Auch die Analogie der Willenserklärungen, die Dritten gegenüber namens der Reederei abzugeben sind[3], spricht dafür, dafs der Antrag von den Mitgliedern der Majorität gemeinschaftlich oder durch einen gemeinsamen Vertreter zu stellen ist, und dafs sie zur Bewirkung der Versteigerung durch die Registerbehörde zu ermächtigen sind.

Das Gegenstück zu den Fällen, in denen das Eigentum an Schiffen oder Schiffsparten auf Grund einer für den bisherigen Eigentümer wirksamen, aber ohne Rücksicht auf seinen Willen erfolgenden, freiwilligen Veräufserung erworben wird, bilden die Fälle, in denen es im Wege freiwilliger Veräufserung von dem bisherigen Eigentümer auf einen neuen ohne Rücksicht auf den Willen des Erwerbers übertragen wird.

---

[1] Die im Besitze des Ausländers befindliche Schiffspart bleibt bei der Beschlufsfassung auch für die Berechnung der Stimmenmehrheit aufser Betracht: Begründung zu § 3 des Entw. (s. oben S. 85 Anm. 4).

[2] „Die übrigen Mitreeder auf ihren Antrag"; vgl. auch Begr. a. a. O. und Perels, Sammlung, S. 8 Anm. 6.

[3] Wagner I 199; für Klagen Boyens I 250 Nr. 10.

Digitized by Google

Ein Fall dieser Art ist zunächst der der Abandonnierung eines versicherten Schiffes[1]. Sie ist die Bedingung für die Geltendmachung des Anspruchs auf Zahlung der Versicherungssumme in in den Fällen des konstruktiven[2] Totalverlustes. Durch die[3] den gesetzlichen Vorschriften (§§ 864 ff.) entsprechende Abandonerklärung geht das Eigentum des Versicherten auf den Versicherer über (§ 868 Abs. 1). Für das Nähere ist auf das Versicherungsrecht zu verweisen[4].

Dem deutschen Recht der Gegenwart unbekannt ist der Eigentumserwerb des Gläubigers des Reeders durch dessen zur Beschränkung seiner Haftung dienenden Abandon[5]. Innerhalb der Reederei dagegen findet in verschiedenen Fällen und in verschiedener Art ein Eigentumserwerb an Parten durch Mitreeder statt, der als Folge der Ausübung eines dem bisherigen Eigentümer zustehenden, gesetzlichen Anspruchs erscheint. Einen alternativen Anspruch auf Übernahme ihrer Parten oder Überlassung des Schiffs zu dem von ihr veranschlagten Geldpreise hat nach mecklenburgischem Rechte[6] die überstimmte Minderheit der Reederei gegenüber der Mehrheit, die den Beschluſs gefaſst hat. Nach der mit Rücksicht auf dieses Setzungsrecht für Mecklenburg nicht geltenden[7] Vorschrift des § 501 H.G.B. fällt das Eigentum an einer Schiffspart, die der zur überstimmten Minderheit gehörige Mitreeder rechtswirksam aufgegeben hat, kraft

[1] Über den Abandon s. Reatz in Endemanns Handbuch IV 1, 451 ff.; Voigt, Seeversicherungsrecht, S. 633 ff., 645 ff.; Lewis, Seerecht[2] II 445 ff., Lehrb. d. Versicherungsrechts, S. 238 ff.; Aschenheim, Der Abandon des Versicherten in der Seeversicherung (Berlin 1893). Zur Geschichte des Instituts Bewer, Z. f. H.R. XXXVIII 384 ff.; Goldschmidt, Handb.[3] I 1, 377 f.; ferner (außerhalb des Versicherungsrechts) Linsmayer, Z. f. H.R LIII 394 ff.; Egger, Vermögenshaftung und Hypothek nach fränkischem Recht, S. 43.

[2] Nicht fiktiven, wie Aschenheim will: Pappenheim, Z. XLIV 602 f.

[3] Das Wort „die" ist im Eingang des § 868 H.G.B. (wie des § 860 der R.T.-Vorl.) offenbar versehentlich ausgefallen.

[4] Vgl. Ehrenberg, Seeversicherungsrecht I 518 Anm. 12.

[5] Auch wo der Abandon selbst gilt, ist seine Wirkung als eines Modus der Eigentumsübertragung in neuerer Zeit zum Teil bekämpft, zum Teil gesetzlich beseitigt worden. Ersteres gilt z. B. für Frankreich (vgl. Ehrenberg Beschr. Haftung, S. 16; Lyon-Caen et Renault V nr. 103, 163, 252), letzteres für Chile 886 (danach Columbia 77 u. a.; s. auch den französ. Entw. v. 1865 Art. 227 bei Lyon-Caen et Renault V 252 a. E.).

[6] E.G. z. H.G.B. Art. 19 Nr. 1, 15 Abs. 2, mecklenb. A.V. z. H.G.B. v. 9. IV. 1899 §§ 11—20, 26 Abs. 2 Nr. 1; dazu vgl. Wagner I 223; Schaps Zus. 1 zu § 501 S. 121 ff.; Boyens I 279 ff.

[7] E.G. z. H.G.B. Art. 19 Ziff. 1, 15 Abs. 2, mecklenb. A.V. z. H.G.B. v. 9. IV. 1899 § 21.

Digitized by Google

gesetzlicher Anwachsung den übrigen Mitreedern nach Verhältnis der Größe ihrer Parten zu[1]. Endlich gehört hierher der Erwerb der Part eines unfreiwillig entlassenen Schiffers durch die Mitreeder nach Maßgabe des § 552.

War der Schiffer zugleich Mitreeder, so versteht sich, daß an und für sich die Fortdauer seiner Eigenschaft als Mitreeder durch das Erlöschen seiner Eigenschaft als Schiffer nicht beeinflußt wird. Zu einer Änderung hierin liegt kein Grund für den Fall vor, daß das Dienstverhältnis des Schiffers unmittelbar kraft gesetzlicher Vorschrift oder mit seinem eigenen Willen beendigt wird. Wird er dagegen durch einen gegen ihn gefaßten Reedereibeschluß entlassen, so erscheint es mindestens dann als unbillig, ihn für das Ausscheiden aus der Reederei lediglich auf die freihändige Veräußerung der Part zu verweisen, wenn seine Beteiligung an der Reederei mit der Bekleidung der Schifferstellung in rechtlichem Zusammenhange stand. Deshalb gewährt ihm § 552[2] in Ansehung der Part, mit der er auf Grund einer mit den übrigen Mitreedern[3] getroffenen Vereinbarung[4] als Mitreeder am Schiffe beteiligt ist, für den Fall seiner unfreiwilligen Entlassung[5] das Recht, von seinen Mitreedern die Übernahme gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswerts[6] zu verlangen. Der Anspruch des

[1] Wagner I 220 ff.; Boyens I 274 ff.

[2] Prot. IV 1947 f., VIII 3803 f., 3827 f. Vgl. schon lüb. V. v. 1572 Art. 10, H.R. 1591 Art. 14, Hans. Seer. (1614) II 4, Schweden (1667) III 9, Dän. G. Chr. V.' IV 1, 34, Ord. de la mar. II 8, 4; sodann Frankreich 219, Holland 329, Spanien 1829 Art. 629, 1885 Art. 606, Chile 867 f., Belgien 9, Italien 494 Abs. 3 u. 4, Argentinien 892 Abs. 1, Japan 574 Abs. 2 u. 3 u. a. m. Die skandinavischen Gesetze kennen die Vorschrift nicht (gegen Schweden 1864 § 10 Abs. 2); was die dän. Mot. v. 1891 S. 35 gegen den Entw. v. 1882 § 93 dafür geltend machen, reicht nicht aus.

[3] Das Gesetz nennt sie hier allein Reeder.

[4] Diese Einschränkung ist dem deutschen Gesetze eigentümlich (bei Stobbe-Lehmann, Handb. d. dtschn. Privatrechts[3] III § 214 Anm. 4 ist sie nicht beachtet, in der Übersetzung von Desjardins II p. 213 f. ist sie fortgefallen). Sie ist sinngemäß dahin zu verstehen, daß der Anspruch des Schiffers auch nur insoweit besteht, als er mit der Part auf Grund einer mit den Mitreedern getroffenen Vereinbarung am Schiffe beteiligt ist. Wenn er z. B. eine Achtelpart zu erwerben sich verpflichtet hatte, aber eine Viertelpart erworben hat, wird er die Übernahme nur einer Achtelpart fordern können.

[5] Auch wenn sie nicht ohne sein Verschulden erfolgt ist (Prot. IV 1947). Anders Chile 867 f. (si lo despidiere sin causa legal) und dän. Entw. v. 1882 § 93 (s. auch Scheels Entw. § 92): uden at dertil er skjellig Grund.

[6] Es versteht sich, daß die Parteien statt dessen den Übernahmepreis vereinbaren können. Einzelne Gesetze (z. B. Chile 867) bestimmen dies ausdrücklich.

Digitized by Google

entlassenen Schiffers, auf den dieser auch im voraus verzichten kann[1], richtet sich gegen die sämtlichen übrigen Mitreeder, also auch die der etwa überstimmten Minderheit angehörigen[2]. Er bildet seinem Inhalte nach das Gegenstück zu einem gesetzlichen Aneignungsrecht betreffs einer einem anderen gehörenden Sache. Seine Ausübung erfolgt durch die Erklärung des ehemaligen Schiffers, von seinem Rechte Gebrauch zu machen. Durch diese Erklärung wird zum mindesten die Verpflichtung der übrigen Mitreeder zur Übernahme der Part gegen Auszahlung des Schätzungswertes unmittelbar ins Leben gerufen, zugleich aber für sie nunmehr auch ein entsprechendes Recht gegen den Erklärenden begründet.

In den Fällen der Abandonnierung des versicherten Schiffes und der unentgeltlichen Aufgabe der Part durch den überstimmten Mitreeder geht unzweifelhaft das Eigentum kraft einseitiger Willenserklärung des Veräufserers auf den oder die Erwerber über. In den Fällen des § 552 H.G.B. und des Setzungsrechts liegt die Sache nicht so klar. Das Recht des entlassenen Schiffers geht auf „Übernahme" seiner Part durch die Mitreeder gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswertes. Es hat den Anschein, als müsse zu seiner Erklärung, von dem Rechte aus § 552 Gebrauch zu machen, behufs Herbeiführung des Eigentumsübergangs noch eine Erklärung der Mitreeder hinzutreten, die Part übernehmen zu wollen, eine Erklärung, auf deren Abgabe der Entlassene freilich einen gesetzlichen Anspruch habe[3]. Indessen würde eine solche Erklärung der materiellen Bedeutung ermangeln, da sie nur wiederholen würde, was sich ohnehin aus dem Gesetze ergibt. Wenn dieses von einer auf Verlangen des Schiffers zu bewirkenden Übernahme spricht, statt — wie im Falle des § 501 — von einem durch seine Erklärung sich vollziehenden Übergange der Part, so dürfte das seinen Grund

[1] Vgl. Desjardins II nr. 355. Das Recht des Mitreeders — im Gesetze heifst es ungenau: des Schiffers — aus § 552 erlischt, wenn er die Erklärung, von ihm Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

[2] Desjardins II nr. 356; Lyon-Caen et Renault nr. 511.

[3] Unhaltbar ist jedenfalls die Ansicht von Schaps (Anm. 4 zu § 552): „Das Gesetz legt der einseitigen Erklärung des Schiffers die Wirkung bei, Veräufserungsverträge hinsichtlich der Schiffspart zustande zu bringen: der Konsens seiner Gegenkontrahenten wird ex lege als vorhanden angenommen." Ein sonderbarer Vertrag, der durch einseitige Erklärung zustande käme, und ein sonderbarer Kontrahent, dessen Konsens gegebenen Falles auch gegen seine ausdrückliche Verwahrung als vorhanden angenommen werden würde!

Digitized by Google

lediglich in der Rücksicht auf die von den Erwerbern zu erbringende Gegenleistung haben. Auch sie ist aber gesetzlich bestimmt, und es bleibt somit kein Raum für eine Entschliefsung der Mitreeder, die in einer Willenserklärung zum Ausdruck zu bringen wäre. In Wahrheit dürfte es sich daher auch im Falle des § 552 um eine kraft einseitiger Erklärung des Eigentümers erfolgende Übertragung seiner Part handeln. Eine Abweichung von dem Falle des § 501 ist wegen der Entgeltlichkeit der Übertragung nach § 552 auch hinsichtlich des Eigentumsüberganges insofern anzunehmen, als dieser nicht schon mit der Abgabe der Erklärung des Schiffers eintreten kann, sondern erst Zug um Zug gegen Leistung des Schätzungswertes durch die Mitreeder. Dagegen dürfte bei der sonst bestehenden Ähnlichkeit der Verhältnisse[1] nichts im Wege stehen, die Vorschriften des § 501, dafs die Erklärung des Mitreeders auch dem Korrespondentreeder gegenüber abgegeben werden kann, und dafs die aufgegebene Part den übrigen Mitreedern nach dem Verhältnisse der Gröfse ihrer Schiffsparten zufällt, auf den Fall des § 552 entsprechend anzuwenden.

Der Eigentumserwerb an Schiffsparten kraft Setzungsrechts vollzieht sich „mit dem Zeitpunkt, in welchem die das Nehmen oder Geben zum Abschlufs bringende Erklärung an den Korrespondentreeder abgegeben worden ist“[2]. Da die Mitglieder der Mehrheit, an die sich die Setzungserklärung richtet, zwischen dem Rücktritt von und dem Festhalten an dem Mehrheitsbeschlusse und letzterenfalls wieder zwischen dem Nehmen und dem Geben zu wählen haben, ist das Zusammentreffen ihrer Willenserklärung mit der des Setzenden für den Eintritt des Eigentumswechsels erforderlich. Insoweit als sie nicht von dem Mehrheitsbeschlufs zurücktreten wollen, werden die Mitglieder der Mehrheit durch die Setzungserklärung kraft Rechtssatzes in eine entsprechende Stellung gebracht, wie sie bei der börsenrechtlichen Stellage der

[1] Vgl. namentlich Holland 324 u. 329.

[2] Mecklenb. A.V. z. H.G.B. § 19, dessen auf den Eintritt in die laufenden Rechte und Verbindlichkeiten der Reederei bezügliche Vorschrift den mit demselben Zeitpunkt erfolgenden Eigentumswechsel zur Voraussetzung hat. Vgl. auch Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 37. Unmittelbar auf dem durch das E.G. z. H.G.B. aufrecht erhaltenen Landesgesetz beruht es, dafs der Eigentumserwerb kraft Setzungsrechts von der Besitzübertragung unabhängig ist. Für die Annahme einer in der Ausübung des Setzungsrechts liegenden, stillschweigenden Vereinbarung nach Mafsgabe des H.G.B. 474 (s. Wagner a. a. O.; vgl. auch Schaps Anm. 28 zu § 501) fehlt es ebenso an Raum, wie an Bedürfnis.

Digitized by Google

Prämiengeber kraft Vertrages einnimmt. Gleichwohl erscheint es nicht als gerechtfertigt, das als Ergebnis des Setzungsverfahrens eintretende Rechtsverhältnis als einen Kauf zwischen Gebenden und Nehmenden zu bezeichnen[1]. Die Natur des Setzungsrechts als eines gesetzlichen Anspruchs auf Abnahme oder Überlassung von Schiffsparten durch die Mitreeder gelangt dabei nicht zum gebührenden Ausdruck, und es besteht die Gefahr, dafs das engbegrenzte Wahlrecht der Mehrheitsmitglieder als freies Entschliefsungsrecht betrachtet und behandelt wird.

2. Eigentumserwerb auf Grund freiwilliger Veräufserung. § 9[2].

I. Der Alleineigentümer eines Schiffes ist nach geltendem deutschem Rechte in der Verfügung über dasselbe durch freiwillige Veräufserung unbeschränkt. Insbesondere bestehen keine Vorschriften mehr, durch welche die Veräufserung an Ausländer untersagt[3] oder die Veräufserung bei laufendem Versicherungs- oder Frachtvertrage an die Zustimmung des Assekuradeurs[4] oder des Befrachters[5] gebunden wäre. Auch der Mitreeder ist in der Verfügung über seine Part nur noch durch die Vorschrift des § 503 Abs. 2 beschränkt, nach der die Veräufserung, welche den Verlust des Flaggenrechts nach sich zieht, nur mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen kann[6]. Diese Vorschrift wird auf andere Miteigentümer als Mitreeder entsprechend anzuwenden sein[7], wenn

---

[1] So Beseler, Zeitschr. f. deutsches Recht XVIII, S. 298 f.; Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 38 Z. 23 v. o. („der Kaufpreis"); Schaps Anm. 28 zu § 501.

[2] Braband, Die freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe nach deutschem Seerecht (Göttinger Dissert.) 1894; van Lidth de Jeude, De levering van schepen en scheepsaandeelen. (Acad. proefschr.) Utrecht 1882.

[3] S. oben S. 84 Anm. 2. Über den Gegensatz älterer und neuerer Anschauungen in dieser Beziehung s. v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 116 f.

[4] Ord. v. Bilbao 1560 c. 45 (Pard. VI 224), v. S. Sebastian 1682 cc. 54, 57 (ebd. 274, 276 f.). Über die Wirkung der Veräufserung auf den Versicherungsvertrag H.G.B. 899 f., dazu Entw. e. G., betr. Abänderung der Vorschriften des H.G.B. über die Seeversicherung (1903) Art. 1 Nr. XI (Amtl. Ausg. S. 40, Begr. S. 205 f.), Sieveking, Z. f. H.R. LV S. 179.

[5] Ord. de Bilbao 1737 c. 24 nr. 42.

[6] Vgl. oben S. 78. Die den Verkauf des Schiffes auf Grund eines Reedereibeschlusses einschränkenden Bestimmungen des § 506 Abs. 2 (= Art. 473 Abs. 2; darüber Wagner I 194 f.) gehören nicht in diesen Zusammenhang.

[7] FlaggenG. § 3 Abs. 1 (vgl. auch Begr. an der oben S. 85 Anm. 4 angeführten Stelle) geht geradezu von der freilich unzutreffenden Voraussetzung

Digitized by Google

auch durch die Regelung der Gesellschaft und der Erbengemeinschaft des B.G.B. (719, 2033 Abs. 2) die praktische Bedeutung dieser Frage verringert worden ist[1]. Dafs der Eigentümer auch eines registrierten Schiffes nicht als solcher eingetragen zu sein braucht, um es veräufsern zu können, sowie umgekehrt, dafs der als Eigentümer eingetragene Nichteigentümer nicht zur Veräufserung des Schiffes legitimiert ist, geht aus bereits früher (S. 76 f.) Bemerktem hervor. Auf Grund der Veräufserung durch einen solchen Nichteigentümer kann ebenso, wie auf Grund derjenigen durch den Ausrüster[2], nur nach Mafsgabe der allgemeinen Vorschriften „zu Gunsten derjenigen, welche Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten" (B.G.B. 932 ff.), Eigentum erworben werden.

Der Eigentümer kann sich bei der Veräufserung nach allgemeinen Grundsätzen vertreten lassen[3]. Eine gesetzliche Vertretungsmacht hat innerhalb eng gezogener Grenzen der Schiffer[4] und zwar auch der nicht vom Eigentümer, sondern vom Ausrüster angestellte oder vom Konsul eingesetzte Schiffer. Die Veräufserung seitens

---

aus, in H.G.B. 503 sei der Fall geregelt, dafs eine im Eigentum eines Reichsangehörigen stehende Schiffspart durch Veräufserung auf einen Ausländer übergehe; dabei mag denn freilich der oben S. 87 erwähnte Begriff der Schiffspart als eines Mitreederanteils mitgewirkt haben.

[1] Über die Frage handelt nach dem gemeinen Rechte Braband a. a. O. S. 7 ff. Er gelangt zu demselben Ergebnis, wie wir, aber auf Grund der Annahme, es sei dem Miteigentümer für die Verfügung über seinen Anteil die Schranke gesetzt, dafs er durch sie die Rechte der übrigen Miteigentümer nicht schmälern dürfe. Nun wird freilich die ungenehmigte Veräufserung der Part im Falle des Flaggenverlustes die Miteigentümer regelmäfsig schädigen; eine Rechtsverletzung kann darin aber nicht erblickt werden, weil die Veräufserung nur Ausübung eines Rechts ist. Dafs der Miteigentümer nicht über die Sache im ganzen verfügen kann, läfst sich keineswegs zur Gewinnung des von Braband unterstellten Rechtssatzes verwenden; denn jeder Miteigentümer kann eben nur über seinen Anteil verfügen. Das alles gilt für das gemeine Recht gerade so, wie es für das des B.G.B. (747) gilt.

[2] Zwar wird er nach § 510 Abs. 1 im Verhältnisse zu Dritten als der Reeder d. h. (§ 484) als der Eigentümer des ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes angesehen (s. Wagner I 148). Aber es ist nicht zweifelhaft, dafs dies nur hinsichtlich der aus dem Reedereibetriebe selbst, nicht auch hinsichtlich der lediglich aus dem Eigentum sich ergebenden Rechte und Pflichten der Fall ist; vgl. Prot. IV 1660, VIII 3740; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 171 Anm. 3; Lewis, Seerecht[2] I 101 f. (Boyens I 302).

[3] Notarielle Vollmacht zum Verkauf einer Schiffspart bei Blancard, Doc. III nr. 539 (Marseille 1248); s. auch lüb. U.B. II Nr. 757 (a. 1342), 748, H.R. A III Nr. 229 (a. 1358 Brügge).

[4] Wagner I 253 ff.; Braband a. a. O. S. 23 ff.

Digitized by Google

des Pfandgläubigers kommt nur für das rechtsgeschäftliche und gesetzliche Pfandrecht an nicht registrierten Schiffen in Betracht. Die Befriedigung kraft eines solchen Pfandrechts an einem registrierten Schiffe oder der Part eines solchen kann der Gläubiger nur im Wege der Zwangsversteigerung suchen (B.G.B. 1259, 1268, 1257, 1272), auch wenn er, wie im Falle des B.G.B. 647, den Besitz des Schiffes erlangt hat[1].

II. Die Übereignung von Schiffen im Wege freiwilliger Veräufserung ist nach den Rechten des Mittelalters an besondere Formen gebunden; namentlich werden die Schiffe eben hier nach Art der Liegenschaften behandelt[2]. Im Anschlufs an das ältere Recht fordern auch jetzt noch die meisten Gesetzgebungen — übrigens vielfach ohne scharfe Scheidung zwischen dem Veräufserungsgeschäft und der Eigentumsübertragung[3] — insbesondere für den Verkauf die Beobachtung bestimmter Formen. Diese selbst sind verschieden. Es begegnen namentlich Schriftlichkeit[4], Eintragung in öffentliche

[1] Vgl. unten §§ 13 u. 17. — Veräufserung eines Schiffes seitens einer Behörde mit Rechtswirkung für den nicht zustimmenden Eigentümer in den Fällen der Str.O. 18 u. 25 (oben S. 103 f.), öffentliche Versteigerung einer Schiffspart für Rechnung ihres Eigentümers seitens der gerichtlich hierzu ermächtigten Mitreeder im Falle des FlaggenG. 3 (s. oben S. 86, 104 f.).

[2] Verlautbarung der Veräufserung von Schiffen und Schiffsparten vor dem Rate mit nachfolgender Eintragung in das Stadtbuch z. B. Stralsund (13. Jahrh.: Strals. Stadtbuch [herausgeg. v. Fabricius] III Nr. 429, IV Nr. 226, 241, 244, 487), Wismar (a. 1348: mecklenb. U.B. X Nr. 6867), besonders Lübeck (14. u. 15. Jahrh. z. B. lüb. U.B. II Nr. 757 cf. 748, III Nr. 568, 581, VI Nr. 757, VII 289, 434, 652 — u. a. m.). Bekundung der Auflassung: Hans. U.B. V 1042 (a. 1412), Lüb. U.B. VII Nr. 397 (a. 1430 — verkofft unde upgelaten hebbe, verkope unde uplate in crafft desses breves), 652, VIII Nr. 337, 482, X Nr. 121 (= Lörsch u. Schröder, Urkunden[2] I Nr. 307); s. auch Stobbe, Handb.[2] I 590 Anm. 16. Vollmacht des Bremer Rats an einen Mitbürger, ein an den Rat von Lübeck verkauftes, zur Zeit in Travemünde liegendes Schiff „to antwardende gelijk vnde in aller mâte, alze wij darsulues to Lubeke jegenwardich weren geweset to donde" Lüb. U.B. VIII Nr. 207 (a. 1444). Analogien von Schiffs- und Grundstückskauf im altnordischen Recht s. v. Amira, Nordgerm. Obl. R. II 319, 328. Zahlreiche notarielle Urkunden über Verkäufe von Schiffen und Parten aus dem 13. Jahrh. für Marseille bei Blancard, Doc. inéd. z. B. II Nr. 219, 480, 875. Besitzeinräumung durch Gestattung derBesitzergreifung ebd. II Nr. 447, durch constitutum possessorium: Hist. patr. mon. chart. II nr. 1882 (Genua a. 1248).

[3] Goldschmidt, Handbuch I[1] 806 Anm. 17.

[4] England: bill of sale (M. Sh. A. 1894 s. 24); vgl. Abbott S. 97 ff.; Maclachlan[4] S. 32 f.; für Nordamerika: s. Kent, Commentaries[12] III 130 und Parsons, Contracts[6] II 399, 407; Frankreich 195, Dekr. v. 27 vendém. an 2, G. v. 23. XI. 1897; anders d. Entw. v. 1867 Art. 194 (v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 95 f.: Lyon-Caen et Renault I nr. 115); Italien 483.

Digitized by Google

Register[1], Vermerk auf dem Zertifikat[2]. Sie werden einzeln oder auch kombiniert verlangt und sind verschieden nach der Art der Schiffe oder der Veräufserungen[3]. Auch ihre rechtliche Bedeutung ist ungleich: Ihre Nichtbeobachtung hat die Nichtigkeit der Veräufserung zur Folge, oder sie zieht Beweisnachteile nach sich[4], oder sie ist von der Unwirksamkeit der Veräufserung Dritten gegenüber[5] oder sonstigen Rechtsnachteilen[6] begleitet.

Das deutsche Recht kennt keine Formvorschriften für die freiwillige Veräufserung von Schiffen einschliefslich der Übereignung[7]. Schon das A.D.H.G.B. liefs es, insoweit die Veräufserung eines Schiffs Handelsgeschäft war, bei der Regel der Formlosigkeit sein Bewenden haben[8]. Im übrigen verblieb es bei den Vorschriften des bürgerlichen Rechts[9]. Diese Unterscheidung ist mit dem Inkrafttreten des B.G.B. durch die Verallgemeinerung der Regel der

---

[1] S. hierzu oben S. 72 ff.

[2] Italien 483 Abs. 4, Portugal 490 Abs. 4.

[3] Z. B. verschiedene Vorschriften für gröfsere und kleine Schiffe (Italien 490, 483, Argentinien 859 Abs. 2), für registrierte und nicht registrierte (England, Dänemark 3, dazu Bentzon S. 34 f.), registrierungspflichtige und nicht registrierungspflichtige (norweg. RegistrierungsG. v. 4. V. 1901 § 20, für das frühere Recht Hallager-Hagerup, Den norske Søret[3], S. 19 f., Platou S. 46 f.), für Veräufserungen im Inlande und im Auslande (Italien 483 Abs. 2 u. 3, s. ferner 489, Portugal 490 Abs. 2), innerhalb und aufserhalb des Registerhafens M. Sh. A. 1894 s. 39—46.

[4] Frankreich 195 (vgl. Desjardins I nr. 72; Lyon-Caen et Renault V nr. 107 ff.), Belgien 2 (s. Jacobs I Nr. 9).

[5] Z. B. Italien 483 Abs. 2 u. 3, 490, Chile 833 Abs. 1, Japan 541. Vgl. auch Brüssel. Kongreſs v. 1888 (Z. f. H.R. XXXVI 154 § 7). Über die mutation en douane des französischen Rechts s. Lyon-Caen et Renault V nr. 120 ff.

[6] Nach englischem Recht erlangt der Erwerber das Verfügungsrecht erst auf Grund der Registrierung: M. Sh. A. 1894 s. 26, 38 ff. (vgl. Maclachlan S. 37 f.). Über Finnland 8 s. oben S. 74 Anm. 2. Nach Italien 483 Abs. 6 bestimmt sich bei Konkurrenz mehrerer Veräufserungen der Vorrang nach dem Datum des Vermerks auf dem Zertifikat.

[7] So früher Norwegen, jetzt für nicht registrierte Schiffe Dänemark 2, s. Bentzon S. 34 f.

[8] Art. 317. Prot. IV 1693 ff., 1701 f., 1711. Goldschmidt, Handb.[1] I 806 f. Anm. 17.

[9] Z. B. preufs. A.L.R. II 8 § 1395, I 11 § 75, I 5 § 131 (vgl. Seuffert LV Nr. 27), für Hamburg Pöhls I S. 103 f., Hamb. Samml. N. F. I 1 S. 142 ff. Über die Veräufserung von Schiffsparten durch Übergabe der mit Cessionsvermerk versehenen Eigentumsakte nach mecklenburgischem Rechte s. O.A.G. Rostock in Z. f. H.R. III 195 f., auch Rost. Samml. 2. Forts. S. 7 f., 3. Forts. Nr. 122; vgl. dazu R.O.H.G. IV Nr. 61; Exner, Besitzerwerb durch Tradition, S. 183.

Digitized by Google

Formlosigkeit[1] in Wegfall gekommen. Für den Eigentumserwerb im Wege freiwilliger Veräufserung sind auch für Schiffe jeder Art die Vorschriften der §§ 929 ff. B.G.B. mafsgebend. Sie erfahren aber durch H.G.B. 474[2] und E.G. z. B.G.B. Art. 6 eine wichtige Modifikation für Seeschiffe und Anteile an solchen. Bei ihrer Veräufserung kann nämlich „die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe durch die zwischen dem Veräufserer und dem Erwerber getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dafs das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll".

Die Vorschrift des § 474 hat ihren Grund in der durch die tatsächlichen Verhältnisse der Seeschiffahrt häufig gegebenen Schwierigkeit oder Unmöglichkeit einer Übergabe des zu veräufsernden Schiffes[3]. Die vom bürgerlichen Rechte (B.G.B. 929 ff.) zugelassenen Surrogate der Übergabe genügen nicht, um diese Schwierigkeiten zu beseitigen[4]. Das H.G.B. versucht dies nicht, indem es das Erfordernis der Übergabe für die Übereignung von Seeschiffen fallen liefse[5]. Es stellt vielmehr den Parteien nur ein Surrogat zur Verfügung, durch welches sie die Übergabe ersetzen können. Diese Befugnis ist ihnen aber bedingungslos erteilt, sie steht ihnen daher insbesondere ebenso dann zu, wenn nach Lage des Falles z. B. bei Anwesenheit des Schiffs die Übergabe ohne weiteres zu bewerkstelligen wäre[6], wie dann, wenn die Übergabe auch rechtlich unmöglich ist, weil der Veräufserer nicht Besitzer ist[7]. Das Surrogat besteht in der zwischen Veräufserer und Erwerber zu treffenden Vereinbarung, dafs das Eigentum „sofort" auf den Erwerber übergehen soll. Der Ausdruck ist nicht genau und hätte im neuen H.G.B. beseitigt werden sollen. Gemeint ist nicht ein un-

[1] Denkschr. z. Entw. e. B.G.B. S. 24, Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 195.

[2] Die Frage, ob der Wirkungskreis des § 474 enger ist als der des Art. 439 A.D.H.G.B. (vgl. Prot. VIII 3712, Boyens I 135 f., andererseits Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 277, 289), ist jetzt praktisch ohne Bedeutung.

[3] Prot. IV 1701, 1707 ff. Vgl. Goldschmidt, Handb.[1] I 805 Anm. 14.

[4] Die Bemerkungen Cosacks, Lehrb. d. Handelsrechts[5], S. 171 Abs. 2 v. u. mufsten irrige Vorstellungen über das Verhältnis des § 474 zu § 931 B.G.B. erwecken. Sie sind in der 6. Aufl. weggefallen.

[5] Dies wollte der preufs. Entw. I 427, II 389 Abs. 2 (vgl. Prot. IV 1675 Art. 391 Abs. 2), wofür in den Mot. S. 217 auf die eigentümliche Vorschrift des preufs. A.L.R. II 8 § 1396 (s. dazu Prot. IV 1700) und auf das Verkehrsbedürfnis verwiesen wurde. Vgl. übrigens namentlich Preufs. Seer. v. 1727 I 9.

[6] Lewis, Seerecht[2] I 28 (Boyens I 133).

[7] Cosack, Lehrb. d. dtsch. bürgerl. R.[3] II § 199 a. E.

Digitized by Google

verzüglicher, sondern ein kraft der Vereinbarung ohne weiteres eintretender Eigentumsübergang, der im übrigen von einer Bedingung oder Zeitbestimmung abhängig gemacht sein kann[1]. Eben um das so zu verstehende „sofort" geht der Inhalt der Vereinbarung des § 474 hinaus über denjenigen der Einigung betreffs des Eigentumsübergangs, die für diesen nach B.G.B. 929 erforderlich ist[2]. Die beiden Vereinbarungen sind daher begrifflich verschieden von einander. Diejenige des § 929 ist für jede Übereignung wesentlich, die des § 474 kann ihr zu bestimmten Zwecken bei der Übereignung von Seeschiffen zur Seite gesetzt werden[3]. Beide aber sind formlos gültig[4]. Infolgedessen bedarf es einer äufseren Trennung und Trennbarkeit für sie nicht. Vielmehr ist in der Vereinbarung des § 474 die Einigung des § 929 selbstverständlich enthalten, und wird andererseits eine in der Form des letzteren erscheinende Willenseinigung unter Umständen auch als Ausdruck der Vereinbarung des § 474 gelten können[5]. Die Feststellung, dafs eine solche Vereinbarung getroffen worden ist, erfolgt nach allgemeinen Grundsätzen; namentlich besteht keine gesetzliche Vermutung dafür[6].

---

[1] Prot. IV 1772 f., VIII 3702 f. Darnach übereinstimmend Goldschmidt, Handb.[1] I 807 Anm. 19; Makower[11] Anm. 15b zu Art. 439; Lewis, Seerecht[2] I 29 (Boyens I 136), Handb., S. 38 Anm. 6; Braband a. a. O. S. 30 f. u. A.

[2] Wird die Vereinbarung des § 474 (bzw. Art. 439) als Abtretungsvertrag bezeichnet (so Mot. z. B.G.B. III 849, danach Schaps Anm. 2 zu § 474), so wird eben das für sie charakteristische Moment nicht zum Ausdruck gebracht.

[3] Dies braucht aber nicht sogleich zu geschehen: die Vereinbarung des § 474 kann auch nachträglich getroffen werden (Prot. IV 1704 f.). Auch hieraus erhellt, dafs nach § 474 keineswegs das Eigentum am Schiff schon durch den blofsen Übereignungsvertrag auf den Erwerber übergeht. § 474 erklärt nicht die Übergabe schlechthin für unnötig, sondern nur für ersetzbar durch ein anderes Verfahren. Der Erwerber erlangt im Falle des § 474 das Eigentum zwar ohne Übergabe (vgl. B.G.B. 1262 Abs. 2), aber nicht lediglich auf Grund des Übereignungsvertrages.

[4] Für Art. 439 des A.D.H.G.B. bildete es den Gegenstand einer Streitfrage, ob die Vereinbarung allgemein formlos gültig wäre oder nur, wenn die Veräufserung, auf die sie sich anschlofs, ein Handelsgeschäft war. Für die erste Ansicht Goldschmidt, Handb.[1] I 807 Anm. 18, zustimmend Lewis, Seerecht[2] I 28 f. (Boyens I 134), Handb., S. 38 Anm. 5; Gareis u. Fuchsberger Anm. 17 zu Art. 439; Braband S. 29; Schaps § 4 zu Art. 439; für die zweite Koch Anm. 16 zu Art. 439 S. 676; Makower[11] Anm. 15b; Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts[3], S. 166. R.O.H.G. XXIV Nr. 11, worauf Cosack und Schaps verweisen, spricht sich über diese Frage nicht aus.

[5] Vgl. Prot. IV 1705, R.O.H.G. IV S. 309 f.

[6] Vgl. dagegen preufs. A.L.R. II 8 § 1396 und dazu Prot. IV 1699 f.

Digitized by Google

Durch die Vereinbarung des § 474 wird „die nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe“ ersetzt. Unter den „Vorschriften“ des bürgerlichen Rechts ist in Wahrheit nur die eine Vorschrift des § 929 B.G.B. zu verstehen. Zur Beibehaltung der Mehrzahlsform, die sich im Art. 439 A.D.H.G.B. durch die Rücksicht eben auf die Verschiedenheit der Partikulargesetze rechtfertigte („nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Übergabe“), war nach deren Beseitigung kein Grund mehr vorhanden. Namentlich kann um dieser Beibehaltung willen nicht die Anwendbarkeit des § 474, zumal in der ihm durch Art. 6 E.G. gegebenen Ausdehnung, auch auf ausländische Schiffe angenommen werden[1]. Das bürgerliche Recht, an dessen Vorschriften § 474 die seinige anknüpft, ist das deutsche bürgerliche Recht[2]. Nur wenn dieses für den Eigentumserwerb maßgebend ist, kommt die Bestimmung des § 474 in Betracht. Nach den Regeln des internationalen Privatrechts entscheidet sich, unter welchen Voraussetzungen der Eigentumserwerb an ausländischen Schiffen auf Grund freiwilliger Veräußerung vom deutschen Rechte beherrscht wird. Dagegen ist die Anwendung des § 474 auf eine dem ausländischen Rechte unterstehende Veräußerung, sei es ausländischer oder deutscher Schiffe, zwar nicht ausgeschlossen, aber nur im Wege und unter den Voraussetzungen der Gesetzesanalogie zulässig.

§ 474 schafft ein Ersatzmittel für „die . . . zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe“. Das ist, obwohl die Wortstellung der des Art. 439 gegenüber eine Verschlechterung erfahren hat, unzweifelhaft dahin zu verstehen, daß durch die Vereinbarung des § 474 die Übergabe nur in ihrer Funktion für die Bewirkung des Eigentumsübergangs ersetzt wird. Insbesondere wird der Besitz durch sie an und für sich auch dann nicht übertragen, wenn der Veräußerer Besitzer ist[3]. Die Frage der Besitzübertragung ist daher selbständig nach allgemeinen Regeln zu beantworten[4].

---

[1] A. M. Wittmaack, Krit. Vierteljahresschr. XLII 452.

[2] Deshalb ist das „etwa“ vor „erforderliche“, welches Art. 439 enthielt, im § 474 weggefallen. Hierfür hätte keine Veranlassung vorgelegen, wenn unter den „Vorschriften des bürgerlichen Rechts“ auch solche fremder Rechte verstanden worden wären.

[3] Prot. IV 1710, 1703.

[4] Lewis, Seerecht[2] I 29 f. (Boyens I 136 f.), Handb., S. 38; Reuling, Z. f. H.R. XVII 331; Braband S. 90; Brodmann Anm. 5 zu § 474; s. andererseits Strohal, Succession in den Besitz, S. 216 ff.

Digitized by Google

Zweifelhaft kann scheinen, ob die Vorschrift des § 474 auf den Fall Anwendung duldet, dafs nach Mafsgabe der §§ 932 ff. B.G.B. Eigentum an einem Schiffe oder einer Schiffspart auf Grund der Veräufserung durch einen Nichteigentümer erworben wird. Zwar schafft § 474 ein Surrogat nur für die zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe, und von einem solchen kann im Falle der Herleitung des Rechts von einem Nichtberechtigten streng genommen nicht gesprochen werden[1]. Indessen läfst sich, obwohl das Wort Eigentumsübergang im § 474 an die Stelle des Wortes Eigentumserwerb im Art. 439 gesetzt ist, hieraus kein zwingender Schlufs ziehen. Denn auch das B.G.B. regelt den Eigentumserwerb kraft guten Glaubens als einen Fall des Eigentumserwerbs durch „Übertragung". Gleichwohl ist auf diesen Fall § 474 nicht anzuwenden. Er will, was auch die Denkschrift (S. 277) bestätigt, inhaltlich über den Art. 439 A.D.H.G.B. nicht hinausgehen. Dieser aber hatte nur die „nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Übergabe" im Auge. Er wollte daher, selbst wenn Art. 306 auf Seeschiffe anwendbar gewesen wäre (vgl. dazu oben S. 69 Anm. 1), die von diesem geforderte Übergabe nicht durch die Vereinbarung des Eigentumsüberganges ersetzbar machen. Das Gegenteil würde sich mit der Bedeutung nicht vertragen haben, die bei dem Eigentumserwerb kraft guten Glaubens vermöge seines Ursprungs aus dem Grundsatz „Hand wahre Hand" eben der Erlangung der tatsächlichen Herrschaft über die Sache zukommt. Dementsprechend ist auch § 474 zu verstehen. Seine Bestimmung kann nicht deswegen auch auf die Fälle der §§ 932 ff. B.G.B. erstreckt werden, weil in deren allgemeinen Vorschriften diejenige des Art. 306 A.D.H.G.B. aufgegangen ist. Allerdings würde es sich mit Rücksicht hierauf empfohlen haben, im § 474 von „den" Vorschriften des bürgerlichen Rechts die der §§ 932 ff. ausdrücklich auszunehmen. Aber dafs dies unterblieben ist, kann bei der tumultuarischen Art der Behandlung des Seerechts anläfslich der Revision des H.G.B.[2] die Einbeziehung jener Paragraphen unter den § 474 nicht rechtfertigen[3].

---

[1] Vgl. hierzu Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 525 ff. (mifsverstanden von Regelsberger, Jherings Jahrbb. XLVII 358).

[2] Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 288, 384 f.

[3] Im Ergebnis übereinstimmend Schaps Zus. zu § 474 (S. 61). Seiner Begründung ist grofsenteils nicht beizupflichten; er unterschätzt die Bedeutung des guten Glaubens sowohl für den Eigentumserwerb nach §§ 932 ff., als auch für den Schutz gegen Rechtsunsicherheit.

Digitized by Google

Ist die Vorschrift des § 474 auf solche Fälle analog anzuwenden, in denen nicht die Übertragung des Eigentums, sondern die Bestellung beschränkter, dinglicher Rechte nach bürgerlichem Recht an das Erfordernis der Übergabe geknüpft ist? Diese Frage wird verneinend zu beantworten sein, insoweit es sich um die Verpfändung (nicht registrierter) Schiffe und ihrer Parten handelt[1]. Unser Recht mifst der Erlangung der tatsächlichen Gewalt über die bewegliche Sache für den Erwerb des Pfandrechts mehr Bedeutung bei, als für den des Eigentums. Es gewährt deshalb die bürgerrechtlichen Surrogate der Übergabe bei der Verpfändung nicht in gleichem Umfang, wie bei der Übereignung[2]. Darum kann auch das spezifisch seerechtliche Surrogat, das § 474 und E.G. Art. 6 für die Übergabe zwecks Übereignung bestimmter Sachen geschaffen haben, auf deren Übergabe zwecks Pfandbestellung nicht übertragen werden. Dagegen dürfte sich in Ansehung der Bestellung eines Nieſsbrauchs die gegenteilige Entscheidung rechtfertigen. Bei der Nieſsbrauchbestellung finden die Surrogate des bürgerlichen Rechts für die Übergabe in gleichem Mafse Anwendung, wie bei der Übereignung (B.G.B. 1032). Für die Zulassung auch des besonderen seerechtlichen Surrogats des § 474 sprechen dieselben Gründe wie bei der Eigentumsübertragung. Die Frage hat an Bedeutung durch die Regelung gewonnen, welche das B.G.B. dem Rechte des Vermächtnisnehmers hat zuteil werden lassen. Nach § 2174 hat der mit dem Nieſsbrauch an einem Seeschiffe Bedachte nur das Recht, von dem Beschwerten die Bestellung des Nieſsbrauchs zu fordern. Sie wäre unter Umständen erst nach längerer Zeit oder nur unter erheblichen Kosten zu erlangen, wenn die Vorschrift des § 474 nicht für entsprechend anwendbar erachtet würde.

III. Wo für die Veräufserung von Schiffen und Schiffsparten bestimmte Formen vorgeschrieben sind, sind sie durchweg geeignet, zum Teil sogar eben dazu bestimmt, den Beweis des erfolgten Eigentumsüberganges den Parteien zu ermöglichen oder zu erleichtern. Die Möglichkeit, diesen Beweis schnell und sicher zu erbringen, ist namentlich für die Erwirkung der Registrierung des neuen Eigentümers von Bedeutung, durch die dann auch erst die Berichtigung des Zertifikates herbeigeführt wird, und unter Umständen (z. B. in Kriegsfällen) die Benutzung des Schiffes überhaupt erst

[1] S. auch Schaps Anm. 1 zu § 474 a. E.

[2] B.G.B. 1205 ff. Vgl. Cosack, Lehrb. d. dtschn. bürgerl. Rechts[3] II § 244 II 2.

Digitized by Google

ermöglicht werden kann. Vornehmlich um die Herbeiführung der Registrierung zu erleichtern, tritt 475 H.G.B. durch eine besondere Vorschrift den Nachteilen entgegen, die mit der Formlosigkeit der Veräufserung von Schiffen und Schiffsparten hinsichtlich der Beweisführung verbunden sein könnten. Dafs aber diese Vorschrift nicht ausschliefslich jenem Zwecke zu dienen bestimmt ist, tritt zumal gegenwärtig in ihrer Erstreckung auch auf nicht registrierungsfähige Schiffe deutlich zutage[1].

Es gewährt aber § 475 für alle Fälle der freiwilligen[2] Veräufserung eines Schiffs oder einer Schiffspart, gleichviel, ob sie lediglich nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts oder auch nach den besonderen Vorschriften des § 474 erfolgt, jedem der beiden Teile das Recht, zu verlangen, dafs ihm auf seine Kosten eine öffentlich beglaubigte Urkunde über die Veräufserung erteilt wird. Unter der Veräufserung ist — in Übereinstimmung jetzt auch mit dem Sprachgebrauche des B.G.B. (vgl. namentlich §§ 932 ff.) — nicht schon der auf sie gerichtete Vertrag zu verstehen, sondern erst der vollendete, den Eigentumsübergang bewirkende Rechtsakt[3]. Der Anspruch aus § 475 steht jeder Partei gegen die andere zu. Seinen Inhalt bildet nicht wie beim Chartervertrage (§ 557) die Errichtung einer Urkunde über den Vertrag[4], sondern die Erteilung einer solchen über die Veräufserung. Seine Geltendmachung bedeutet mithin nicht das Verlangen der Mitwirkung der Gegenpartei zu einem Handeln des Fordernden, sondern das Verlangen einer einseitigen Leistung des in Anspruch Genommenen[5]. Dieser ist somit nicht berechtigt, die Mitwirkung des Fordernden zur Herstellung der verlangten Urkunde zu beanspruchen. Aber es versteht sich einerseits — per argumentum a maiori ad minus —, dafs der fordernde Teil sich mit einer blofsen Mitwirkung des Gegners begnügen darf. Und andererseits steht diesem nach § 475 der gleiche Anspruch zu, so dafs, wenn er ihn

[1] E.G. z. H.G.B. Art. 6. S. auch schon Prot. VIII 3703 gegen Entw. I. Lsg. Art. 402.

[2] Nur einer solchen: Prot. VIII 3703.

[3] Vgl. Prot. VIII 3703 f.; Goldschmidt, Handb.[3] I 553 Anm. 24; R.O.H.G. XXIV S. 47. Die Verweisung von Brodmann (Anm. 2 zu § 475) auf FlaggenG. § 3 ist mifsverständlich.

[4] So Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts[6] § 85 I 4.

[5] Das trat zumal in der Fassung des Art. 402 Entw. I. Lsg. deutlich hervor (s. auch Prot. IV 1701, 1705), und es hat daran die in II. Lesung (Prot. VIII 3703) erfolgte Einräumung des gleichen Rechts an den Veräufserer nichts geändert.

Digitized by Google

erhebt, die Ausstellung einer zweiseitigen Urkunde in zwei Exemplaren das einfachste Verfahren bilden wird[1]. Ihrem Zwecke gemäfs mufs die auf Grund des § 475 ausgestellte Urkunde erkennen lassen, dafs und unter welchen Umständen das Eigentum an Schiff oder Schiffspart übertragen bezw. erworben worden ist. Überdies kann die Erteilung der Urkunde in öffentlich beglaubigter Form gefordert werden. Zwar handelt es sich nicht um den durch B.G.B. 129 zunächst geregelten Fall, dafs durch Gesetz für eine Erklärung öffentliche Beglaubigung vorgeschrieben ist. Gleichwohl kann nicht zweifelhaft sein, dafs im Falle des § 475 der Fordernde dasselbe beanspruchen darf, was im Falle des B.G.B. 129 das Gesetz verlangt[2]. Es kommen daher auch die zu seiner Ergänzung dienenden, reichs- und landesrechtlichen Vorschriften im Falle des § 475 zur Anwendung[3].

Der Anspruch aus § 475 geht auf Erteilung der Urkunde auf Kosten des sie Verlangenden. Nach den allgemeinen Grundsätzen unseres bürgerlichen Rechts wird anzunehmen sein, dafs für ihn hiermit eine Pflicht gegeben ist, erforderlichenfalls die Kosten vorzuschiefsen[4].

IV. Wenn ein Schiff oder eine Schiffspart veräufsert wird, während sich das Schiff auf der Reise befindet, wird regelmäfsig unter den Parteien eine Vereinbarung darüber getroffen werden, wie sie im Verhältnis zueinander Nutzungen und Lasten des wirtschaftlich einheitlichen Unternehmens behandelt wissen wollen. Es

---

[1] Umgekehrt stellt Schaps Anm. 5 Abs. 2 zu § 475 die Sachlage dar.

[2] Im Hinblick auf den mit § 475 nahe verwandten § 403 B.G.B. (§ 346 Satz 2 des Entw. II. Lsg.) ist in der II. B.G.B.-Komm. (Prot. VI 131) die Tragweite des § 129 in diesem Sinne widerspruchslos konstatiert worden.

[3] F.G.G. 167 ff., 200; vgl. dazu Kommentar v. Schultze-Görlitz, Vorb. z. 10. Abschn. Nr. 4.

[4] Das B.G.B. statuiert diese Pflicht neben derjenigen der Kostentragung ausdrücklich in den §§ 369, 403, 798, 799 Abs. 2, 800, 811 Abs. 2, 1023 Abs. 1, 1035 (s. auch E.G. z. B.G.B. 187 Abs. 1). Unter ihnen sind mehrere, die mit dem § 475 insofern übereinstimmen, als sie einen gesetzlichen Anspruch auf Ausstellung einer für den Berechtigten wertvollen Urkunde durch den Verpflichteten betreffen. In den auf die Erteilung der Quittung durch den Gläubiger bezüglichen § 369 ist die Pflicht der Vorschiefsung erst nachträglich eingefügt worden (vgl. Entw. I 270 u. Prot. I 340). Die Kommission erblickte aber darin nur eine redaktionelle Verbesserung, „keine sachliche Abweichung, weil aus dem Gedanken des § 270, dafs von dem Gläubiger eine Aufwendung behufs Erteilung der Quittung nicht verlangt werden könne, die Vorschufspflicht sich von selbst ergebe". Da diese Erwägung auch für II.G.B. 475 zutrifft, dürfte der entsprechenden Anwendung nichts im Wege stehen.

Digitized by Google

kommt hierfür nicht darauf an, wer von ihnen Subjekt der aus der Reise begründeten oder noch zu erwartenden Rechte und Verpflichtungen sein soll. Denn einmal handelt es sich auch um solche Aufwendungen und Nutzungen, aus denen zur Zeit der Veräufserung Pflichten und Rechte nicht mehr oder noch nicht gegeben zu sein brauchen. Sodann aber versteht sich ja nach allgemeinen Grundsätzen, dafs ein Wechsel in der Person des Schuldners mindestens ohne Zustimmung des Gläubigers nicht angängig wäre. Den Gegenstand der bezeichneten Vereinbarung bildet somit nur, für wessen Rechnung die zur Zeit der Veräufserung laufende Reise gehen soll.

Für den Fall, dafs eine Vereinbarung der in Rede stehenden Art nicht getroffen worden ist[1], greift die gesetzliche Vorschrift des § 476 ein: Die zur Zeit der Veräufserung laufende Reise geht für Rechnung des Erwerbers. Das Gesetz gibt diesem einfachen Gedanken den Ausdruck, es sei „im Verhältnisse zwischen dem Veräufserer und dem Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, dafs dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust der laufenden Reise zur Last falle". Gleichwohl handelt es sich nicht, wie mehrfach behauptet wird[2], um eine Auslegungsregel, sondern um einen dispositiven Rechtssatz. Sein Inhalt ist dem entnommen, was als regelmäfsig von den Parteien beabsichtigt angesehen wurde[3]. Aber was er vorschreibt, gilt im einzelnen Falle nicht, weil es als von den Parteien beabsichtigt angesehen wird, sondern weil es vorgeschrieben und nicht durch eine abweichende Vereinbarung aufser Anwendung gesetzt ist[4]. Die Bestimmung des § 476 greift deshalb namentlich auch dann Platz, wenn beide Parteien zwar je für sich ein anderes gewollt, sich aber darüber nicht geeinigt haben[5].

[1] Das kann auch stillschweigend z. B. durch die blofse Vereinbarung der Übergabe des veräufserten Schiffs erst im Bestimmungshafen geschehen sein: Prot. IV 1637.

[2] Makower[11] Anm. 17 zu Art. 441; Gide et Lyon-Caen, Code de comm. allem., Anm. 1 zu Art. 441; Wagner I 217; Braband a. a. O. S. 33; Schaps § 1 zu Art. 441 (u. § 476).

[3] So lange die gesetzliche Vorschrift nicht vorhanden war, handelte es sich daher allerdings um eine Frage der Willensauslegung; vgl. Rost. Sammlung 2. Forts. S. 175 Nr. 20.

[4] Pappenheim, Z. f. H.R. XLIV 596 f. Dem gegenüber meint Schaps[2] S. 62 Anm. 1 a. E., wenn „ausdrückliche oder stillschweigende Vereinbarungen nicht vorhanden" seien, wolle das Gesetz „den Parteiwillen im Sinne seiner Bestimmung interpretiert wissen". Es bleibt unerfindlich, wie eine nicht getroffene Vereinbarung in irgend einem Sinne ausgelegt werden kann.

[5] Vgl. auch besonders Prot. VIII 3738.

Digitized by Google

Den Inhalt der Bestimmung des § 476 anlangend, ist folgendes zu bemerken. Sie bezieht sich auf jeden Fall der freiwilligen Veräufserung des Schiffs oder einer Schiffspart[1]. Sie versteht unter der Veräufserung nicht schon das obligatorische Rechtsgeschäft, sondern nur das auch zur Eigentumsübertragung gediehene[2]. Sie begreift das gesamte wirtschaftliche Ergebnis der laufenden Reise, schliefst also einerseits die Ergebnisse früherer Reisen, auch soweit sie noch nicht endgültig geregelt sind, aus[3] und beschränkt sich andererseits nicht auf den Frachtgewinn[4]. Über ihn hinaus zieht sie ebenso den sonstigen Gewinn, wie den Verlust der laufenden Reise in ihren Bereich[5]. Sie knüpft an die Tatsache der Veräufserung die gesetzliche Folge, dafs der Erwerber vom Veräufserer die Überlassung des Gewinns, der Veräufserer vom Erwerber die Abnahme des Verlustes fordern kann[6]. Da die Feststellung, ob Gewinn oder Verlust entstanden ist, nur durch die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben erfolgen kann, ergibt sich von hier aus eine gegenseitige Verpflichtung der Parteien zur Rechnungslegung. Trotz gemachten Gewinnes kann nun ein Anspruch des Veräufserers gegen den Erwerber, trotz entstandenen Verlustes ein Anspruch des Erwerbers gegen den Veräufserer nach § 476 begründet sein[7]. Durch diesen werden die einzelnen Rechnungsposten nicht berührt. Insbesondere bestimmt er nicht, dafs etwa die Frachtansprüche der laufenden Reise in Ermangelung anderer Verein-

---

[1] Die fremden Gesetze (s. unten S. 123 Anm. 1) sprechen meist nur von dem Falle des Verkaufs. Anders Japan 542, das die deutsche Vorschrift in verbesserter Fassung wiedergibt.

[2] Das Wort „Veräufserung" kann im § 476 nicht anders verstanden werden, als in dem ihm unmittelbar vorangegangenen. S. übrigens auch Prot. IV 1637.

[3] Hans. G.Z. XXIII (1902) Nr. 49.

[4] Dies tut Finnland 8, indem es den Frachtgewinn für die zur Zeit des Eigentumsübergangs an Bord befindlichen Güter dem Käufer zuweist.

[5] Doch ist mit Boyens Anm. 2 zu Art. 441 gegen Schaps Anm. 2 zu § 476 nur der durch die Seefahrt, nicht auch der durch anderen Eigenbetrieb des Reeders mit dem Schiffe entstehende Gewinn und Verlust als vom Gesetze gemeint anzusehen. Denn es kann als regelmäfsig beabsichtigt nicht unterstellt werden, dafs der Erwerber des Schiffs lediglich als solcher in die vom Reeder nicht als solchem betriebene Unternehmung eintreten wolle.

[6] Irrtümlich sieht Desjardins I p. 165 im Art. 441 A.D.H.G.B. (= § 476), den er insoweit unrichtig übersetzt, ein Wahlrecht des Erwerbers als gegeben an.

[7] Ersteres z. B., wenn der Veräufserer die Erstattung der Kohlenkosten von dem Erwerber aus dem von diesem verdienten Bergelohn fordert; letzteres, wenn der Erwerber Auskehrung eines dem Veräufserer gezahlten, aber erst mit der Beendigung der Reise endgültig verdienten Frachtvorschusses verlangt.

Digitized by Google

barung auf den Erwerber übergingen[1]. Für die „persönlichen Verpflichtungen" des Veräufserers gegen Dritte hebt § 477 ausdrücklich das Gegenteil hervor. Forderungen und Schulden kommen, ebenso wie Bareinnahmen und -ausgaben, für die Ansprüche aus § 476 nur als rechnerische Faktoren in Betracht. Darum kann aber natürlich nicht behauptet werden, dafs die Vorschrift des § 476 nur ein Rechnungs-, nicht ein Rechtsverhältnis unter den Kontrahenten begründe[2]. Sie stellt vielmehr eine besondere Regelung der in B.G.B. 446 Abs. 1 Satz 2 (vgl. 100, 101, 103) für den Kauf abweichend beantworteten Rechtsfrage dar.

V. „Durch die Veräufserung eines Schiffes oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräufserers gegen Dritte nichts geändert" (§ 477). Es gibt nicht viele gesetzliche Vorschriften, die so überflüssig wären wie diese[3]. Ursprünglich nur zwecks Hervorhebung des Gegensatzes zur Geltendmachung der Schiffsschulden aufgenommen[4], hat sie durch ihre Versetzung unter die allgemeinen Vorschriften[5] den Schein selbständiger Bedeutung erlangt. Aber was sie sagt, versteht sich nach allgemeinen Grundsätzen von selbst[6]. Sie spricht von der Veräufserung eines Schiffes oder einer Schiffspart, also nur von einem bestimmten

---

[1] Vgl. Schaps Anm. 4 u. 6 zu § 476. Art. 441 A.D.H.G.B. wich daher auch prinzipiell von den einander widersprechenden Vorschriften des preufs. Entw. I 429 (dazu A.L.R. II 8 § 1401, Berl. Prot. S. 116) u. II 391 (Mot. 217 f., dazu Prot. IV 1490 ff., 1550, 1562, 1616, 1636 ff., VIII 3738) ab. Von den fremden Gesetzen stimmte mit dem deutschen Schweden 1864 § 5 Abs. 1 überein (s. aber Mot. z. Entw. v. 1887 S. 12). Vgl. jetzt auch Japan 542; im Prinzip ebenso Spanien 577 u. Mexiko 645, wenn sie auch nur von den Frachten einerseits, der Heuerzahlung andererseits sprechen. Lediglich die Frachtgelder der laufenden Reise sprechen dem Erwerber zu Chile 832, Argentinien 862, so auch früher Spanien (1829) 595; dem entspricht nach Maclachlan S. 108 das englische Recht, doch beziehen sich die ergangenen Entscheidungen überwiegend auf das Verhältnis Dritter zu Veräufserer und Erwerber (vgl. Abbott S. 334). In Frankreich ist die herrschende Meinung (Desjardins I nr. 78; Lyon-Caen et Renault V nr. 146; ebenso für Belgien Jacobs I Nr. 11 a. E.) für Teilung der Fracht pro rata.

[2] So Rudorff in Knitschky, Seegesetzgebung des Deutschen Reichs[3] Anm. 3 zu § 476.

[3] Gleichwohl ist sie in erweiterter Fassung (s. unten S. 124 Anm. 2) in Finnland 10 übergegangen.

[4] Prot. IV 1562, 1616 (übrigens auch 1636).

[5] Prot. VIII 3738, 3774, 3713.

[6] Es ist daher auch ganz ohne Bedeutung, dafs sie nicht gleich den Vorschriften der §§ 474 und 475 (E.G. z. H.G.B. 6) auf andere als Kauffahrteischiffe ausgedehnt worden ist.

Digitized by Google

Falle des Eigentumsübergangs[1]; aber auch in anderen Fällen des Eigentümerwechsels wird an den persönlichen Verpflichtungen des bisherigen Eigentümers gegen Dritte nichts geändert[2]. Sie spricht nur von Verpflichtungen des Veräufserers; aber auch in seinen Rechten gegen Dritte wird durch die Veräufserung an und für sich keine Änderung bewirkt[3]. Sie spricht nur von Verpflichtungen des Veräufserers gegen Dritte, und es sollen zu diesen die Mitreeder in Ansehung der ihnen als solchen zustehenden Forderungen nicht gehören[4]; aber auch im Verhältnis zu ihnen gilt der Satz des § 477 schon aus allgemeinen Gründen. Die Verpflichtungen des Veräufserers, auf die sich § 477 bezieht, sind nur die zur Zeit der Veräufserung bereits bestehenden. Er schliefst nicht aus, dafs nachher entstehende Verpflichtungen, die in dem Eigentum am Schiffe ihren Rechtsgrund haben, trotz der Veräufserung den Veräufserer als früheren Eigentümer etwa auch neben dem Erwerber treffen können[5]. Endlich ist zu bemerken, dafs § 477 nur von den persönlichen Verpflichtungen des Veräufserers gegen Dritte, d. h. von denjenigen Verpflichtungen spricht, für die der Veräufserer als Schuldner mit seinem ganzen Vermögen haftet, übrigens gleichviel, ob eine sog. beschränkt-persönliche oder eine unbeschränkt-persönliche Haftung in Frage steht, und ob neben der schlichten Haftung des ganzen Vermögens noch die qualifizierte Haftung des Seevermögens kraft Schiffsgläubigerrechts Platz greift. Letzterenfalls tritt allerdings im Falle der Veräufserung des Schiffs hinsichtlich der qualifizierten Haftung dieselbe Veränderung ein, wie wenn überhaupt nur Sachhaftung wegen der betreffenden

[1] Von diesem ohne Unterschied, ob sich das Schiff zur Zeit der Veräufserung auf der Reise befindet oder nicht. Anders Code 196 (s. dagegen Ord. de la mar. II 10, 3), über welchen zu vergleichen Dufour II nr. 606 ff.; Desjardins I nr. 81 — unrichtig die Verwendung seiner Vorschrift bei de Bye, de peculiari navium maritimarum dominio, p. 49 sq.

[2] Im Entw. I. Lsg. bezog sich die entsprechende Vorschrift des Art. 429 noch auf jeden Fall des Eigentumsübergangs (so auch Finnland 10). In II. Lesung scheint dies lediglich im Wege der Redigierung geändert worden zu sein (vgl. die oben S. 123 Anm. 5 angeführten Stellen).

[3] Freilich können diese Rechte einseitig auf den Erwerber übertragen werden, aber das ist mit der Veräufserung selbst nicht schon gegeben. Vgl. übrigens Hans. G.Z. IV (1883) S. 240.

[4] S. namentlich Prot. IV 1562.

[5] Vgl. den Fall des § 507 Abs. 2 (= Art. 474 Abs. 2; dazu Wagner I 218 unter 2). Da es sich in diesem Falle nur um die nach der Veräufserung einer Part entstandenen Verbindlichkeiten handelt, steht die Bemerkung von Schaps Abs. 2 zu § 477 nicht an ihrem Platze.

Digitized by Google

Schuld bestünde: die Veräufserung als solche hat zur Folge, dafs diese Haftung nicht mehr gegenüber dem Veräufserer, sondern nur gegenüber dem Erwerber realisierbar ist. Hier stehen wir vor dem Gegensatz, dem die Vorschrift des § 477 ihren ersten Ursprung verdankt. Aber auch hier darf ihr nicht mittelst des argumentum e contrario mehr entnommen werden, als was sich auch ohne sie verstünde. Insbesondere gibt sie keinen Aufschlufs darüber, ob im Falle der reinen Sachhaftung mit der Veräufserung des Schiffes die Schiffsschuld von dem Veräufserer auf den Erwerber übergeht, ob also die Schiffsschuld eine Realobligation ist, oder ob in jenem Falle die nicht „persönliche" Schuld des Veräufserers nur in Ansehung der Realisierung der Haftung eine Veränderung erfährt, übrigens aber trotz der Veräufserung eine Schuld des Veräufserers bleibt[1].

VI. Von den Vorschriften der §§ 474 und 475 abgesehen, bestimmen sich die Rechte und Pflichten der Kontrahenten eines auf Veräufserung von Schiff oder Schiffspart gerichteten Vertrages nach allgemeinen Regeln. Namentlich ist im Falle der entgeltlichen Veräufserung der Verkäufer oder sonstige Veräufserer verpflichtet, dem Käufer oder sonstigen Erwerber den veräufserten Gegenstand frei von Rechten zu verschaffen, die von Dritten gegen den Erwerber geltend gemacht werden könnten (B.G.B. 434, 445)[2]. Diese Verpflichtung ist um so wichtiger, als gerade die am häufigsten vorkommenden Rechte Dritter am Schiffe, die Schiffsgläubigerrechte, äufserlich nicht erkennbar und gleichwohl auch dem dritten gutgläubigen Erwerber gegenüber verfolgbar sind[3]. Handelt es sich

[1] Es ist durchaus nicht „natürlich", wie Lewis, Seerecht[2] I 32 und Boyens I 145 zu Art. 442 (= § 477) bemerken, dafs die Schulden, für welche reine Sachhaftung besteht, auf den Erwerber übergehen. Schon hier ist demgegenüber zu fragen, wie es sich denn mit den Schulden verhält, für welche das Schiffsgläubigerrecht neben persönlicher Haftung besteht. Vgl. im übrigen unten § 25 Nr. V f.

[2] Der Verkäufer ist verpflichtet, dem Käufer die verkaufte Part „te waren ende te vryen tot allen havenen, als een vry guet, van allen commer ende van alre aentale, dat van sijnre wegen roeren of toecomen mach". Dordrechter Aktenb. a. 1427 (Fruyn, De oudste rechten d. st. Dordrecht II nr. 71); s. auch Lüb. U.B. III Nr. 568 (a. 1366, dazu ebd. Nr. 581). Über die Klausel „frei in allen Häfen und Gewässern" (s. auch preufs. A.L.R. II 8 § 1402) Langenbeck, Anmerkungen üb. d. Hamb. Schiff- u. Seerecht, S. 37 f.; Wedderkop, Introd. in ius naut. III 2, 9; Pöhls I 106; Leo, N.A. f. H.R. I 86, 96 ff.

[3] Einzelne Gesetze (so Holland 319 und Chile 834) legen dem Verkäufer die Verpflichtung auf, dem Käufer ein Verzeichnis der privilegierten Schulden zu erteilen, dessen Unvollständigkeit nach Chile 834 Abs. 3 die gesetzliche Ver-

Digitized by Google

um ein registriertes Schiff, so ist der Erwerber allein durch das Nichtbestehen von Rechten der in B.G.B. 434 bezeichneten Art noch nicht ausreichend gesichert. Das ihm durch die Veräufserung zu verschaffende Eigentum kann, obgleich eine dem § 891 B.G.B. entsprechende Vorschrift für das Schiffsregister nicht besteht, auch durch das Eingetragensein von nicht bestehenden Rechten beeinträchtigt werden. So wird, wenn ein Nichteigentümer als Eigentümer eingetragen ist, die Gefahr herbeigeführt, dafs ein Dritter durch Erwerb in gutem Glauben Eigentum erlange. Besonders aber kann das Eingetragensein nicht bestehender Pfandrechte der Veräufserung und weiteren Belastung des Schiffes Hindernisse bereiten[1]. Die Herbeiführung der Löschung derartiger Eintragungen würde für den Erwerber nicht immer ohne Mühe, niemals ohne Kosten zu erwirken sein. Sie ihm zuzumuten, würde dem Grundgedanken widersprechen, der im § 434 B.G.B. Ausdruck gefunden hat. Nach dem Vorbilde des Liegenschaftsrechts[2], für welches die Frage freilich von gröfserer Bedeutung ist, verpflichtet deshalb § 435 den Verkäufer eines Schiffes oder eines Rechtes an einem Schiffe, im Schiffsregister eingetragene Rechte, die nicht bestehen, auf seine Kosten zur Löschung zu bringen, wenn sie im Falle ihres Bestehens das dem Käufer zu verschaffende Recht beeinträchtigen würden. Diese Vorschrift findet auf andere Verträge, die auf Veräufserung oder Belastung eines Schiffes oder einer Schiffspart gerichtet sind, entsprechende Anwendung[3].

VIII. Pfandrecht.

Einleitung. § 10.

I. Nach der Regel unseres geltenden Privatrechts ist mit der Schuld die sog. persönliche Haftung des Schuldners d. h. die Einständerschaft seines ganzen jeweiligen Vermögens für die Erfüllung der Schuld[4] verbunden. Die besondere Sachhaftung in Gestalt der Pfandhaftung, sei es, dafs deren Gegenstand dem

---

mutung der Bösgläubigkeit gegen den Verkäufer begründet. Vgl. indessen dazu Kist V² S. 22 f.

[1] Vgl. hierzu Knitschky in Gruchots Beitr. XLV 794.

[2] Mot. z. Entw. e. B.G.B. II 222.

[3] B.G.B. 445, ferner 365, 523 Abs. 2, 524, 757, 1624, 2042 Abs. 2, 2182 Abs. 2.

[4] Der Ausdruck „persönliche Haftung" kann in diesem Sinne beibehalten

Digitized by Google

Schuldner oder Dritten gehörige Sachen bilden, hat bei aller Wichtigkeit doch neben jener persönlichen Haftung an Bedeutung eingebüfst. Sie eröffnet regelmäfsig nicht mehr, wie einst, dem Gläubiger überhaupt erst den Zugriff auch auf das Vermögen des Schuldners selbst, sondern sie sichert ihm diesen Zugriff nur in besonderer Art. Einmal, indem sie ihm die Befriedigung aus dem Pfande gegenüber derjenigen aus dem nicht als Pfand haftenden Vermögen des Schuldners in höherem Mafse gewährleistet und erleichtert, sodann, indem sie ihm die Befriedigung aus dem Pfande gegenüber dem von anderen Gläubigern angestrebten Zugriff schlechthin oder bedingungsweise garantiert. Neben der persönlichen Haftung des Schuldners wird daher die Pfandhaftung gegenwärtig für den Gläubiger um so wertvoller sein, je schwieriger und unsicherer für ihn der Zugriff auf das nicht als Pfand haftende Vermögen des Schuldners und die Gröfse der Gefahr des Zugriffs anderer Gläubiger ist. In den Fällen aber, wo der Schuldner überhaupt nicht persönlich haftet, sondern nur bestimmte Teile seines oder eines fremden Vermögens für die Erfüllung der Schuld dem Gläubiger einstehen, hat dieser naturgemäfs ein gesteigertes Interesse an der Sicherung dieser reinen Sachhaftung durch ein Pfandrecht an den ihr unterliegenden Gegenständen.

Aus dem Gesagten ergibt sich unmittelbar, dafs und warum für seerechtliche Gläubiger des Reeders die Erlangung von Pfandrechten am Schiffe von gröfstem Werte sein mufs. Auch wenn der Reeder für die Schuld persönlich haftet, ist dem Gläubiger der Zugriff auf das oft in weiter Ferne befindliche „Landvermögen" seines Schuldners rechtlich und tatsächlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Die persönliche Haftung des Reeders bildet aber bei den aus bestimmungsmäfsiger Verwendung des Schiffes hervorgehenden Schulden nur die juristische, nicht die faktische Regel[1]. Zumeist greift bei ihnen nur die Haftung des Schiffsvermögens Platz. Dieses aber haftet nicht nur, soweit es, wie regelmäfsig, zum Reedervermögen überhaupt gehört, auch den Landgläubigern des Reeders, sondern es kann auch sehr leicht den alleinigen Haftungsgegenstand einer Mehrzahl von Seerechtsforde-

---

werden, wenn auch, wie Egger, Vermögenshaftung und Hypothek nach fränkischem Recht, S. 125 ff., 419 ff. gezeigt hat, die Haftung des ganzen Vermögens (allgemeine Sachhaftung) nicht aus der Haftung der Person hervorgegangen, bezw. als ihr Überrest verblieben ist.

[1] Wagner I 181 Text zu Anm. 14.

Digitized by Google

rungen bilden. Alle Umstände wirken zusammen, die dem Gläubiger die Erlangung eines Pfandrechts wertvoll machen müssen.

II. Von den nach der Art des Entstehungsgrundes unterschiedenen Pfandrechten der Gegenwart sind dem älteren germanischen Recht die gesetzlichen unbekannt. Es kennt nur das genommene und das gesetzte Pfand. Mit Bezug auf Schiffe dürfte das erstere jedenfalls so lange bei weitem wichtiger gewesen sein, als das gesetzte Pfand nur Faustpfand sein konnte. Denn so lange hörte das Schiff mit der Verpfändung auf, für den Schuldner ein werbendes Kapital zu sein, während andererseits der Gläubiger, auch wenn es ihm als Nutzpfand übergeben war, nur durch Zufall in der Lage sein konnte, es bestimmungsgemäfs zu verwenden[1]. Die Pfandnahme hat sich in der durch die geschichtliche Entwickelung bedingten Veränderung als Pfändung im Zwangsvollstreckungsverfahren auch der Gegenwart erhalten. Als Mittel der Zwangsvollstreckung kommt sie allerdings für registrierte Schiffe nicht mehr in Betracht, wohl aber für Parten solcher Schiffe und für nicht registrierte Schiffe (mit der Ausnahme des Zw.V.G. 171). Die Vollziehung des Arrestes dagegen erfolgt auch in registrierte Schiffe im Wege der Pfändung (C.P.O. 931).

Die Pfandsetzung von Schiffen hat schon im späteren Mittelalter dadurch an Bedeutung gewonnen, dafs sie auch ohne Besitzübertragung zugelassen wurde. Seit dem 13. Jahrhundert begegnen in den niederdeutschen Stadtbüchern Schiffe in erster Reihe unter den beweglichen Sachen, die ohne Übergabe verpfändet werden[2].

[1] Schon die Aufbewahrung des Schiffes, das man nicht „hausen und hofen kann", wird regelmäfsig dem Gläubiger Schwierigkeiten machen; daher die Verpfändungsform des Wisbyschen Stadtrechts III 3, 14 (dazu v. Amira, Nordgerm. Obl.R. I 215).

[2] S. v. Meibom, Das deutsche Pfandrecht, S. 412 f.; Stobbe, Handb. d. Deutschen Privatrechts[3] II 2 S. 309 Anm. 12; Schröder, Deutsche Rechtsgeschichte[4], S. 713 Anm. 28 ff.; H. Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen §§ 8 ff. Der für Lübeck durch G. v. 18. I. 1842 § 12 aufgehobene Satz des älteren Rechts (St.R. v. 1586 III 4, 6; s. schon Hach II 147, III 82; vgl. dazu Mevius, Comment. in ius Lubecense zu III 4, 6; Tanck, Dissert. inaug. iurid. de navi oppignorata [Göttingen 1776] §§ XIX—XXIII), dafs das Pfandrecht am Schiffe durch dessen Veräufserung aufserhalb der Trave erlischt und nur im Falle der Rückkehr auf die Trave wieder auflebt, hat sich in entsprechender Gestalt im esthländischen Stadtrecht bis zur Gegenwart erhalten (s. C. Erdmann, Syst. d. Privatrechts der Ostseeprovinzen II 396). Gegen Meyers (a. a. O. S. 41 f.) Auslegung von Hach II 147 ist aufser dem Savigny-Zeitschr. Germ. Abt. XXIV 436 Bemerkten einzuwenden, dafs bei ihr die Worte „unde vorkoft dat schep" nicht zu ihrem Rechte kommen.

Digitized by Google

In dem besonderen Falle der Verbodmung konnte, so lange diese den ursprünglichen Charakter des Notgeschäfts wahrte, natürlich auch von einer Eintragung in das Stadtbuch nicht die Rede sein[1]. Durch die Rezeption des römischen Rechts[2] wurde die Schiffshypothek gemeinrechtlich. Der Widerstand, den das deutsche Recht dem fremden auf dem Gebiete des Grundstückspfandes vermöge der Ausbildung der Hypotheken- und Grundbücher erfolgreich entgegensetzte, findet für das Schiffspfand kein Gegenstück[3]. Den Nachteilen des Faustpfandes suchte das preufsische A.L.R. bei formeller Unterstellung der Schiffsverpfändung unter das Fahrnisrecht auf dem Umwege der Zulassung symbolischer Übergabe mittels der Eigentumspapiere abzuhelfen[4]. Dann aber verwendete das portugiesische H.G.B. von 1833 (Art. 1302) das Handelsregister für die Eintragung von Schiffspfandrechten, und wurden in Holland[5] im Jahre 1836 besondere, für die Eintragung der Veräufserung und Verpfändung von Seeschiffen bestimmte Register eingerichtet. Das zuerst in England geschaffene, moderne Schiffsregister wurde dort alsbald dem privatrechtlichen Zwecke der Verpfändung dienstbar gemacht[6]. In der Folgezeit ist das Registerpfandrecht an Schiffen, wenn auch nicht überall in Gestalt des Schiffsregisterpfandrechts, in einer grofsen Zahl von Gesetzgebungen zur Anerkennung gelangt[7].

[1] Das zeitliche Verhältnis der Bodmerei und der schlichten Schiffsverpfändung ist von Schröder, Lehrb. d. Deutsch. Rechtsgesch.[4], S. 713 nicht richtig dargestellt. Es gibt kein Zeugnis für eine Verbodmung, das hinter den ältesten Zeugnissen für die neuere Satzung an Schiffen nicht erheblich zurückbliebe.

[2] In seinem Gebiete war die Schiffshypothek zur Sicherung zumal von Seedarlehens-, aber auch von anderen Forderungen von jeher viel verwendet worden. Vgl. für die ersteren s. Pappenheim, Z. f. H.R. XL 380 ff., für andere Forderungen z. B. Blancard, Doc. inéd. I p. 48, 404, II p. 20, 98 (im Bau begriffenes Schiff), 284 (Nr. 975), 309 (Nr. 1027).

[3] Vgl. aber für Genua unten S. 139 Anm. 3.

[4] A.L.R. I 20 §§ 300 ff. Vgl. auch den „custode" des ital. Cod. v. 1865 Art. 287 (dazu Goldschmidt, Handb. I[1] 889 Anm. 24; Schröder b. Endemann S. 300 Anm. 6; Desjardins V nr. 1206 p. 374). In England bediente man sich bis zum M. Sh. A. v. 1854 der fiduziarischen Übereignung s. Abbott 41 f., 101 f.; über die Verwendung des Scheinverkaufs in Frankreich Lyon-Caen et Renault VI nr. 1610.

[5] W. v. K. 309, V. v. 21. VI. 1836 (dazu Kist V[2] 18 f., 39).

[6] M. Sh. A. 1854 s. 66 ff. (jetzt M. Sh. A. 1894 s. 30 ff.). Für das frühere Recht s. auch Trollope, A treatise on the mortgage of ships as affected by the Registry Acts (London 1823).

[7] Aufser Deutschland (s. weiter im Text) sind zu nennen die Vereinigten Staaten v. Nordamerika (Rev. stat. s. 4192), Frankreich (G. v. 10. VII. 1885,

Digitized by Google

Der in Deutschland gemachte Versuch, das Schiffsregisterpfand bereits im A.D.H.G.B. einheitlich zu regeln, mifslang[1]. Unter den Einzelstaaten ging Preufsen voran[2]; die anderen folgten sehr allmählich[3]. Immerhin war, als der Entwurf zu einem B.G.B. für das Deutsche Reich 1888 veröffentlicht wurde, das Registerpfand für Seeschiffe eine Institution des materiell gemeinen Rechts für die Seestaaten Deutschlands geworden. Freilich war im einzelnen die Ausgestaltung sehr verschieden[4]. Für das B.G.B. wurde von vornherein die einheitliche Regelung der Materie ins Auge gefafst[5].

---

vorher 10. X. 1874 — hierzu Cresp-Laurin I 184—218; Kommentare von Herbault, De l'hypothèque maritime, Paris 1876 und Paulmier, Étude sur l'hypothèque maritime, Dunkerque 1877), Uruguay Art. 766 ff., 1030, 1035, 1038 Abs. 2, Belgien Art. 134 ff., Italien 1882 Art. 485 ff., Rumänien 1887 Art. 495 ff., Portugal 1888 Art. 584 ff., Argentinien 1889 Art. 1351 ff., Finnland (G. v. 11. XI. 1889 §§ 17 ff.; vgl. Lang, Finlands sjörätt I 142 ff.), Griechenland (G. v. 12. VII. 1890, Text bei Π. Χρυσανθόπουλος, Μελέτη ἐπὶ τοῦ νόμου περὶ ὑποθήκης πλοίων — Athen 1891 — S. 324 ff.), Dänemark (G. v. 1. IV. 1892 §§ 46 ff.), Spanien (G. v. 21. VIII. 1893), Japan 1899 Art. 686 ff., Norwegen (G. v. 4. V. 1901 §§ 20 ff. — kommentierte Ausg. v. S. Lambrechts Kristiania 1902), Schweden (G. v. 10. V. 1901 mit Nebengesetzen — Svensk författnings-samling nr. 26). Vgl. auch die Übersicht von L. Franck, Rev. XI 258 ff. und das Tableau von Fromageot, Rev. XVII 523 ff. Nach Lyon-Caen et Renault VI nr. 1613bis (vgl. Hennebicq I p. 336 Anm. 1) wäre die Schiffshypothek auch für Österreich durch das G. v. 7. V. 1879 und für Ungarn durch den mit diesem Gesetze — nach v. Nagy, Z. f. H.R. XXVII 237 und Wagner I 153 Anm. 1 — übereinstimmenden G.A. XVI v. 1879 zugelassen. Indessen spricht das G. v. 7. V. 1879 (R.G.Bl. S. 237 ff.) mit keinem Worte von der Pfandbestellung. Die §§ 12 und 22 dieses Gesetzes sind von Hennebicq I p. 398 (zu Note 1) mifsverstanden worden.

[1] Vgl. Prot. IV 1478, 1482, 1675, 1696 f., 1711 ff., VI 2540 f., 2903 ff.

[2] E.G. v. 24. VI. 1861 Art. 59 (für die Landrechtsgebiete), eingeführt in Neuvorpommern und Rügen durch G. v. 21. III. 1868 § 33 (vgl. dann G. v. 26. V. 1873 §§ 48, 49), in Schleswig-Holstein durch G. v. 27. V. 1873 §§ 48 ff. (dazu G. v. 31. I. 1879), in Hannover durch G. v. 27. I. 1879.

[3] Oldenburg G. v. 3. IV. 1876, Mecklenburg-Schwerin V. v. 28. III. 1881, Lübeck G. v. 18. I. 1882, Hamburg G. v. 27. IV. 1885, Bremen G. v. 15. XII. 1887.

[4] Die Eintragung erfolgte überall in das Schiffsregister mit Ausnahme von Oldenburg, welches ein besonderes, aber freilich auch nur den in das Schiffsregister eingetragenen Schiffen zugängliches Schiffspfandregister besafs (s. dazu Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 287 Anm. 1). Ein ausgezeichneter Führer durch das Labyrinth der Partikularrechte ist Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht (1889).

[5] Entw. I §§ 1196 ff. Die etwaige Verweisung der Vorschriften über das Registerpfand an Schiffen in das H.G.B. wurde vorbehalten (Entw. I Anm. 1 zu § 1196, Mot. III 844, so auch in 2. Lesung: Prot. III 497 f.). Man ist aber später nicht wieder auf sie zurückgekommen.

Digitized by Google

Gleichwohl erfolgte für die in das Register für Binnenschiffe eingetragenen Schiffe noch eine provisorische Regelung durch das R.G. vom 15. Juni 1895[1]. An ihre Stelle sind mit dem 1. Januar 1900 die auf See- und Binnenschiffe bezüglichen Vorschriften des B.G.B.[2] getreten. In letzter Stunde ist auch noch das Registerpfand für die im Bau begriffenen Schiffe der Landesgesetzgebung zur Verfügung gestellt worden[3].

III. Ohne Zweifel liegt dem Registerpfandrecht an Schiffen ein richtiger Gedanke zugrunde. Die Befürchtungen, die an seine Einführung geknüpft worden sind[4], haben sich nicht verwirklicht. Gleichwohl ist seine praktische Bedeutung nicht zu überschätzen. Ein Werkzeug des Realkredits entsprechend der Grundstückshypothek kann es nicht werden[5]. Dem steht nicht nur die weitgehende Gefährdung im Wege, der das Pfandobjekt selbst durch die unvermeidliche Verwendung nach Maßgabe seiner Bestimmung ausgesetzt bleibt. Die Statuierung der gesetzlichen Haftung der Versicherungsgelder oder die Versicherung seines eigenen Interesses durch den Pfandgläubiger würden dieser Gefahr zum großen Teil begegnen können. Viel wichtiger ist ein anderer Umstand. Das Registerpfand kann rechtlich nicht so gestaltet werden, daß der Pfandgläubiger hinsichtlich seiner Befriedigung aus dem Schiffe gegenüber allen Gläubigern sichergestellt wäre, deren Forderungen erst nach der seinigen zur Entstehung gelangen. Die Verwendung des Schiffes zur Seefahrt gibt zur Entstehung zahlreicher Forde-

---

[1] §§ 131 ff. Vgl. dazu namentlich Mittelstein, Die Reichsgesetze, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei (1896), S. 288 ff., 296 f.

[2] §§ 1259—1272 (vgl. E.G. z. H.G.B. Art. 12 Nr. XXI). Dazu F.G.G. 100 bis 124. Pfandrechte, mit denen ein Schiff zur Zeit des Inkrafttretens des B.G.B. belastet war, sind mit ihrem aus dem bis dahin geltenden Rechte sich ergebenden Inhalt und Rang nach Art. 184 E.G. z. B.G.B. bestehen geblieben. Es haben aber die Landesgesetze sie zum Teil dem Reichsrechte unterstellt. Vgl. mecklenb.-schwerin. V. z. Ausf. d. B.G.B. v. 9. IV. 1899 § 205, oldenb. G. z. Ausf. d. B.G.B. usw. v. 15. V. 1899 § 15, brem. A.G. z. B.G.B. v. 18. VII. 1899 §§ 45 ff. (dazu Habicht, Die Einwirkung des B.G.B. auf zuvor entstandene Rechtsverhältnisse[3], S. 432 Anm. 1; aber auch Boyens II 44; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 497 Anm. 2).

[3] E.G. z. H.G.B. Art. 20; vgl. unten § 11 Nr. III. Ein Antrag auf reichsgesetzliche Regelung wurde abgelehnt: Prot. III 507.

[4] Vgl. die S. 130 Anm. 1 angeführten Stellen; auch z. B. v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 146 ff.

[5] S. die französische Statistik für die Jahre 1875—1900 Annales de droit comm. XV 272 (auch bei Lyon-Caen et Renault VI nr. 1676).

Digitized by Google

rungen Anlafs, denen aus verschiedenen Gründen der Vorrang auch vor älteren Pfandrechten eingeräumt werden mufs. Vornehmlich erweist sich hier die Erwägung als mafsgebend, die unter dem Gesichtspunkt der in rem versio in der römischen Pfandrechtsordnung dem jüngeren Pfandrecht den Vorrang vor dem älteren verschafft hat: huius enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam (l. 6 pr. D. XX 4). Aber auch der Umstand, dafs für seerechtliche Forderungen das Landvermögen des Reeders als Haftungsobjekt rechtlich oder tatsächlich nicht in Betracht kommt, läfst die Privilegierung des Gläubigers in Ansehung der Befriedigung aus dem Schiffsvermögen gerechtfertigt erscheinen. Das Registerpfandrecht kann deshalb dem Gläubiger nur eine relative Sicherheit gewähren. Günstiger liegen die Verhältnisse für das Registerpfandrecht bei dem im Bau begriffenen Schiffe, bei welchem dem Bedürfnisse der Kreditbeschaffung für Reeder und Werften durch ein Pfandrecht ohne Besitzübertragung auf die Gläubiger eine Gefährdung durch Schiffsgläubigerrechte nur innerhalb enger Grenzen gegenübersteht. Die Mehrzahl der fremden Rechte, welche das Registerpfandrecht kennen, läfst es daher auch an den in Bau befindlichen Schiffen zu[1], und die Statistik (s. S. 131 Anm. 5) zeigt, dafs es eben hier in besonderem Mafse Verwendung findet. Es wäre zu wünschen, dafs auch die deutsche Reichsgesetzgebung sich auf diesen Standpunkt stellte[2], mindestens aber, dafs die Landesgesetze von dem Vorbehalte des E.G. z. H.G.B. Art. 20 (s. oben S. 131 Anm. 3) allgemein Gebrauch machten.

IV. Gesetzliche Pfandrechte an Schiffen kommen einmal in den Formen des bürgerlichen Rechts vor, die sich seit dem ausgehenden Mittelalter auch auf dem Boden des germanischen Rechts entwickelt haben[3]. Wenn auch die Rezeption hier von Einfluſs war, so fand sie doch wichtige Anknüpfungspunkte vor. Vom Pfändungsrechte zum gesetzlichen Pfandrechte war kein grofser Schritt[4], und auch aus typisch gewordenen Satzungsklauseln konnte

---

[1] Frankreich G. v. 10. VII. 1885 Art. 5, Belgien 138, Italien 486, Rumänien 496, Portugal 587, Finnland G. v. 11. XI. 1889 § 21 (Lang, Finlands sjörätt I 146), Griechenland G. v. 12. VII. 1890 ἄρθρ. 5, Dänemark G. v. 1. IV. 1892 § 47, Spanien G. v. 21. VIII. 1893 Art. 5 Abs. 3 u. 4, 16, Japan 689, 686, Norwegen G. v. 4. V. 1901 §§ 12, 21. Über England s. dagegen Boyens I 141 Anm. 8, 142.

[2] S. Boyens I 142 f.

[3] Vgl. Stobbe, Handb. d. Deutschen Privatrechts[3] II 2, S. 150, 307.

[4] S. Stobbe a. a. O. S. 324 Anm. 34.

Digitized by Google

eine gesetzliche Haftung in der Art der Satzung leicht hervorgehen[1]. Von den gesetzlichen Spezialpfandrechten des römischen Rechts hat mit Bezug auf Schiffe allerdings nur eins und dieses nur indirekt besondere Bedeutung erlangt. Im Anschluſs an das Pfandrecht dessen, der für die Wiederherstellung eines Gebäudes Geld geliehen (l. 1 D. XX 2), in Verbindung mit dem Konkursprivileg der ll. 26 und 34 D. XLII 5[2] hat sich das gesetzliche Pfandrecht für Kreditierung zum Zwecke der Erbauung, Ausrüstung, oder Reparierung eines Schiffes[3], zum Teil auch dasjenige der Bauhandwerker[4] entwickelt. Für das geltende deutsche Recht[5] kommt jetzt ein entsprechendes gesetzliches Pfandrecht nur noch in Betracht, soweit es unter die Vorschrift des B.G.B. 647 fällt.

Von sehr viel gröſserer Bedeutung, als die landrechtlichen Pfandrechte am Schiffe mit Einschluſs der nicht gesetzlichen, sind die von ihnen nach deutschem Rechte scharf zu trennenden Pfandrechte der Schiffsgläubiger[6]. Sie unterscheiden sich von jenen nach Art und Gegenstand. Ihren gemeinsamen Grund haben sie in dem Bedürfnis, den Gläubigern seerechtlicher Forderungen die Befriedigung aus dem entweder rechtlich ihr einziges Haftungsobjekt bildenden oder doch tatsächlich als wichtigstes, wenn nicht einziges, Haftungsobjekt für sie in Betracht kommenden Schiffs-

[1] Vgl. die Ausführungen von Egger, Vermögenshaftung und Hypothek nach fränkischem Recht, S. 207 ff., 216 ff. Auch bei den Römern deutet noch die spätere Terminologie (s. Windscheid-Kipp, Pandekten[8] I § 231 Anm. 1) auf eine derartige Entwickelung hin.

[2] Dazu Nov. Just. 97 c. 3, ferner Siete Partidas XIII 25 (Pard. VI 56), Kons. Regl. f. Valencia 32—34 (Pard. V 389 f.), tab. v. Amalfi 61, 62 (Laband).

[3] Hamb. Stat. (1603/5) II 4, 14; 5, 8 u. neue Fallitenordnung v. 31. VIII. 1753 Art. 70 (dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 128 ff.), schwed. SeeG. v. 1667 Bodm. b. c. IX, Christians V. Danske Lov 1V 5, 9, Ord. de la mar. I 14 Art. 16 u. 17, preufs. Seerecht (1727) I 4 u. 6. Gegen die Annahme eines gesetzlichen Pfandrechts dessen, der Geld zum Ankaufe eines Schiffs hergeliehen hat, auf Grund der Hamb. Stat. s. Mittelstein a. a. O. S. 130 Anm. 77; vgl. auch preufs. Seerecht (1727) I 5.

[4] So Hamb. Stat. (1603/5) II 5, 9, neue Fallitenordnung a. a. O. (dazu Pöhls I 95 f.; Mittelstein a. a. O.).

[5] S. dagegen z. B. für Ver. St. v. Nordamerika das gesetzliche Pfandrecht der „material men" Kent, Commentaries[12] III 169 ff.; Hughes §§ 45—50 (anders England: Abbott S. 177—184; Maclachlan S. 69 Anm. 1), Schweden 3 (Fassung des G. v. 26. V. 1899), ferner Frankreich 191 Nr. 8 (privilège auch für Kaufgelder, so lange das Schiff noch keine Reise gemacht hat; vgl. Desjardins I Nr. 140 f.; Lyon-Caen et Renault VI Nr. 1695—1701) usw.

[6] Darüber, daſs es sich bei ihnen in Übereinstimmung mit der Terminologie des Gesetzes um wirkliche Pfandrechte handelt, s. unten § 25.

Digitized by Google

vermögen zu sichern. Dieses Bedürfnis ist naturgemäfs von jeher empfunden worden[1]. Es hat einerseits zur Gewährung von Vorzugsrechten an die zu sichernden Gläubiger gegenüber anderen aus dem Schiffsvermögen ihre Befriedigung suchenden, andererseits zur Gestattung der Verfolgung der zu sichernden Forderungen auch gegenüber dritten Erwerbern des Schiffes geführt. In dieser Doppelgestalt hat sich der Schutz der in Frage kommenden Gläubiger durch Gewährung eines privilège und des droit de suite im französischen und den ihm folgenden Rechten bis auf die Gegenwart erhalten[2]. Dagegen bedient sich eine Anzahl von Gesetzen, um zu demselben Ziele zu gelangen[3], der einheitlichen Form des gesetzlichen Pfandrechts[4]. Unter ihnen nahm schon das A.D.H.G.B.,

[1] Die Geschichte der zu seiner Befriedigung geschaffenen Rechtssätze ist bisher noch nicht im einzelnen klargestellt. Vgl. Schröder bei Endemann S. 303; Desjardins I nr. 105; Maclachlan S. 69 f.; Matzen, Om Søpanterettigheder (Bil. II t. Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde), S. 6 f., 12 (vgl. aber auch Bentzon S. 506). Erst durch die neuere, rechtshistorische Erforschung der Natur des Pfandrechts (v. Amira, Nordgermanisches Obligationenrecht I 22 ff., 90 ff., II 45 ff., 222 ff.; Puntschart, Schuldvertrag und Treugelöbnis des sächs. Rechts im M.A.; v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechtes; Egger, Vermögenshaftung und Hypothek nach fränkischem Recht) sind auch für das geltende deutsche Recht die geschichtlichen Anknüpfungspunkte festgelegt worden (Pappenheim, Z. f. H.R. XLII 434, XLIV 598 ff., XLVII 144 f., Krit. Vierteljahresschr. XLII 516 ff. Für das französische Recht hat die gründliche Untersuchung Eggers, ohne auf die speziell seerechtlichen Fragen gerichtet zu sein, auch betreffs ihrer wichtige Resultate zutage gefördert, u. a. indem sie gezeigt hat, in welchem Umfange trotz des Einflusses des römischen Rechts in den Vorschriften über privilèges und droit de suite fränkische Gedanken sich bis auf die Gegenwart zu behaupten gewufst haben.

[2] Frankreich 190—196. Die Selbständigkeit des droit de suite und des privilège treten hier namentlich darin zutage, dafs jenes auch zugunsten der nicht privilegierten und nicht hypothekarischen („chirographarischen") Forderungen besteht. Vgl. Desjardins I nr. 101 f.; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1473 ff. In dieser Beziehung weichen die neueren Gesetze, die an der Unterscheidung des droit de suite und des privilège festhalten, vom französischen ab; vgl. Spanien 582 (1829: 599), Holland 312, Portugal 579 Nr. 3 (1833: 1907), Italien 674 (1865: 284), 678, Belgien 3; s. auch über den französ. Entw. v. 1867 Desjardins I nr. 102; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1473.

[3] Vgl. Mot. z. preufs. Entw. II 367. Auch in den Verhandlungen der H.G.B.-Kommission ist die Schaffung eines gegen Dritte verfolgbaren Rechts in erster Linie als Zweck der Pfandrechtsgewährung verstanden worden. Daraus kann aber nicht mit Mittelstein, Z. f. H.R. XXXIX 249 ff. gefolgert werden, dafs nicht als Mittel zur Erreichung jenes Zwecks ein wirkliches Pfandrecht gedient habe. Gegen Mittelstein s. auch Brodmann, Z. f. H.R. LII 139 ff.

[4] So das englisch-amerikanische Recht (maritime liens), das deutsche

Digitized by Google

dessen Vorschriften im wesentlichen unverändert in das geltende H.G.B. übergegangen sind, durch die Vollständigkeit und Konsequenz seiner Regelung eine hervorragende Stellung ein[1]. Das dem tatsächlichen Verhältnis durchaus entsprechende Ergebnis ist, dafs, wenn schon im allgemeinen Handelsrecht gesetzliche Pfandrechte im Gegensatz zum bürgerlichen Recht keine Seltenheit sind, innerhalb des besonderen Seehandelsrechts die Ausstattung der ihm angehörenden Forderungen gegen den Reeder mit einem gesetzlichen Pfandrecht am Schiffsvermögen geradezu die Regel bildet[2].

V. Vor dem 1. Januar 1900 war in Deutschland im wesentlichen nur das Pfandrecht der Schiffsgläubiger reichsgesetzlich geregelt. In einzelnen Beziehungen hatten die C.P.O. und die K.O. von 1877 für andere Pfandrechte an Schiffen reichsrechtliche Vorschriften getroffen und landesrechtliche Vorschriften veranlafst[3]. Für alle Pfandrechte an Schiffen enthielt das A.D.H.G.B. in den Artt. 779, 780, 767, 769 einige Bestimmungen über Rangordnung und Erlöschen. Die aus ihnen hervorgegangenen Vorschriften des H.G.B. 776, 764 Abs. 2 stellen gegenwärtig das wenige dar, was nach der nunmehr reichsrechtlich erfolgten Regelung des Pfandrechts an Schiffen überhaupt von gemeinsamen, besonderen Bestimmungen für alle seine Arten vorhanden ist. H.G.B. 776 regelt in Übereinstimmung mit dem früheren Rechte das Rangverhältnis der Schiffsgläubigerrechte zu den übrigen Pfandrechten dahin, dafs die ihr Pfandrecht verfolgenden Schiffsgläubiger den Vorzug vor anderen Pfandgläubigern (und sonstigen Gläubigern) haben, mit denen sie zusammentreffen[4]. Nach H.G.B. 764 erlöschen alle Pfandrechte am Schiffe aufser im Falle seiner im Inlande erfolgenden Zwangsversteigerung auch durch den Notverkauf des Schiffers (§ 530), und tritt an die Stelle des Schiffes für die Pfandgläubiger das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist. Die nähere Betrachtung dieser Vorschriften der §§ 776 und 764 wird zweckmäfsig in den

---

(Schiffsgläubigerrechte), die skandinavischen Gesetze („Seepfandrechte an Schiff und Fracht"), auch wohl, obgleich es nur von einem Vorzugsrecht (förmånsrätt) spricht, Finnland 12—15 (s. dazu Lang, Finlands sjörätt I 176).

[1] S. das Urteil von Platou S. 687 Anm. 1; vgl. auch z. B. was Hughes § 175 über die Frage der Rangordnung der maritime liens nach nordamerikanischem Recht bemerkt.

[2] Vgl. Heck, Das Recht der grofsen Haverei, S. 448 f.

[3] Vgl. hierüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 11 ff.

[4] Anders zum Teil B.Sch.G. 109.

Digitized by Google

Zusammenhang der Lehre von den Schiffsgläubigerrechten (unten §§ 22, 23, 20) verwiesen, für die sie in erster Linie gegeben und von Bedeutung sind.

A. Rechtsgeschäftliches Pfandrecht.

1. Arten. § 11.

I. Ein Pfandrecht an einem Seeschiffe kann nach deutschem Rechte je nach Umständen als Faustpfand, als Registerpfandrecht oder als Hypothek (im Sinne des römischen Rechts) bestellt werden. Eine Hypothek entsteht durch die Verbodmung. Diese kann nur bei einem Kauffahrteischiffe und nur unter weiteren genau bestimmten Voraussetzungen stattfinden[1]. Unter den Kauffahrteischiffen besteht hinsichtlich der Verbodmung kein weiterer Unterschied. Auf diese selbst ist an anderer Stelle (Buch III) näher einzugehen.

Ob ein Seeschiff zu Faust- oder zu Registerpfandrecht verpfändet wird, hängt nicht von dem Belieben der Beteiligten ab. Je nach der Art des Schiffes ist nur die eine oder die andere Rechtsform anwendbar[2]. Entscheidend ist, ob es sich um ein in das Schiffsregister[3] eingetragenes oder ein nicht eingetragenes Schiff handelt. Nach B.G.B. 1259 gelten die besonderen Vorschriften der §§ 1260—1271 für das Pfandrecht an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Nur auf die Tatsache des

---

[1] Die Geltung des H.G.B. 679 ff. auch für registrierte Schiffe neben den allgemeinen Vorschriften des B.G.B. über die Verpfändung und seinen besonderen Vorschriften über die Verpfändung eingetragener Schiffe gründet sich auf das Verhältnis von Sonderrecht und allgemeinem Recht (E.G. z. H.G.B. Art. 2). Der von Schaps Anm. 2 zu § 1259 (s. auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 491 Nr. 1a, anders S. 487 Nr. 1) angezogene Art. 32 des E.G. z. B.G.B. entscheidet die Frage — auch abgesehen von seinem zweiten Satze — schon deshalb nicht, weil das B.G.B. nicht dem H.G.B. gegenüber das jüngere Gesetz ist.

[2] Anders — was freilich streitig war — früher im Gebiete des preufs. A.L.R. (nach Art. 59 des E.G. z. A.D.H.G.B.), ferner nach dem brem. G., betr. die Verpfändung von Schiffen v. 15. XII. 1887 §§ 1 Abs. 2, 2. Letzteres stellte auch noch die Übergabe eines Pfandbriefs (§ 4, s. dazu § 6) als Mittel der Verpfändung zur Verfügung, während das hamb. G. v. 27. IV. 1885 §§ 1, 6 Abs. 2, E.G. z. H.G.B. v. 22. XII. 1865 § 66 (dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 62) neben dem Registerpfand die Verpfändung durch schriftlichen Vertrag zuliefs. Nach den übrigen in Betracht kommenden Landesgesetzen bildete bereits vor dem B.G.B. die Registrierung eine ausschliefsliche Verpfändungsform.

[3] Hier kommt nur das Register für Seeschiffe in Betracht, und zwar wiederum nur das deutsche, durch das FlaggenG. geregelte Register für Seeschiffe.

Digitized by Google

Eingetragenseins oder Nichteingetragenseins kommt es an[1]. Das eintragungsberechtigte, aber nicht eingetragene Schiff steht dem nicht eintragungsberechtigten und nicht eingetragenen hinsichtlich der Verpfändung gleich[2]. Aber andererseits ist auch das trotz mangelnder Eintragungsberechtigung eingetragene Schiff dem mit Recht eingetragenen gleichzustellen. Das zu Unrecht eingetragene oder zu Unrecht nicht gelöschte Schiff kann nicht als nicht eingetragen im Sinne des § 1259 angesehen werden. Sonst würde ein vielleicht unvermeidlich gewesener Irrtum der Registerbehörde über die Staatsangehörigkeit des Reeders die erfolgten Pfandrechtseintragungen unwirksam machen, was mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar ist[3]. Das nicht registrierte Schiff wird hinsichtlich der Verpfändung schlechthin als bewegliche Sache behandelt. Die landesrechtlichen Besonderheiten, die auch aufser dem Falle des Registerpfandrechts für die Verpfändung von Schiffen galten[4], sind durch das B.G.B. beseitigt. Dagegen gelten, wie bemerkt, für das Pfandrecht an einem registrierten Schiffe die besonderen Vorschriften der §§ 1260—1271, die nach § 1272 auch auf das Pfandrecht an einer Schiffspart Anwendung finden. Die Bezeichnung dieser Vorschriften als besonderer bringt zum Ausdruck, dafs sie in erster Linie, also vor den allgemeinen Vorschriften über das Pfandrecht an beweglichen Sachen, für dasjenige an registrierten Schiffen mafsgebend sein, darüber hinaus aber die Anwendung der allgemeinen Vorschriften auch auf den besonderen Fall des Schiffspfandrechts nicht ausschliefsen wollen[5]. Es waltet

---

[1] Die Gröfse des Schiffes ist für dessen Eintragungsfähigkeit nach deutschem Rechte nicht von Bedeutung (vgl. FlaggenG. § 16 und oben S. 23). S. dagegen die S. 23 Anm. 3 angeführten Gesetze. Darüber, dafs die von dem franz. G. v. 1885 Art. 36 geforderte Tonnage als Bruttotonnage zu verstehen ist, vgl. Rev. XVI 506 ff., 639; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1618. Das norweg. G. v. 1901 verstattet zur Registrierung mit Deck versehene Segelschiffe von mindestens 50, Dampfschiffe jeder Art von mindestens 25 Registertons Bruttotragfähigkeit (vgl. auch oben S. 21 Anm. 3).

[2] S. dagegen norweg. G. v. 4. V. 1901 § 20 (dazu 44), schwed. G. v. 10. V. 1901, betr. Änderung in Kap. 10 u. 17 des Handelsbalk (Sv. författnings-samling nr. 26 s. 11).

[3] S. auch Greiff-Planck Anm. 2 zu §§ 1259—1272; Biermann Anm. 1 zu § 1259; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 492; a. M. für das B.Sch.R. Knitschky S. 784. Vgl. auch das noch weiter gehende norweg. G. v. 4. V. 1901 §§ 1 Abs. 2, 28.

[4] Vgl. z. B. bezüglich der Bestellung des Pfandrechts die oben S. 136 Anm. 2 angeführten Gesetze.

[5] S. auch Mot. III 846 Nr. 4. Deshalb kann die Frage, ob an registrierten

Digitized by Google

das gleiche Verhältnis ob, welches nach § 1279 in Ansehung des Pfandrechts an einer Forderung zwischen den besonderen Vorschriften der §§ 1280—1290 und den allgemeinen Vorschriften über das Pfandrecht an Rechten besteht[1]. Von hier aus ergibt sich auch das richtige Verständnis des § 1266. Nach ihm finden auf das Pfandrecht an einem registrierten Schiffe die Vorschriften der §§ 1205—1257 insoweit keine Anwendung, als sich daraus, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt, Abweichungen ergeben. Die Vorschrift des § 1266 will nicht bestimmen, wieweit die allgemeinen Vorschriften über das Pfandrecht an beweglichen Sachen auf das Schiffspfandrecht Anwendung finden[2]. Sie ist selbst nur eine der besonderen Vorschriften, deren Verhältnis zu den allgemeinen bereits im § 1259 geregelt ist. Sie setzt, wie auch ihre Fassung erkennen läfst, die Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschriften auf das Schiffspfandrecht überhaupt voraus und schränkt diese Anwendbarkeit nur unter einem ganz bestimmten, allerdings besonders wichtigen Gesichtspunkte ein[3]. Hieraus folgt einerseits, dafs die durch § 1266 von der Anwendung auf das Schiffspfandrecht nicht ausgeschlossenen Vorschriften darum noch nicht für anwendbar auf dasselbe anzusehen sind, und andererseits, dafs solche Vorschriften, deren Anwendbarkeit nicht aus § 1266 gefolgert werden kann, deshalb nicht überhaupt als unanwendbar für das Schiffspfandrecht gelten müfsten. Das erste trifft z. B. für den § 1209 zu, der zweite ist mit Bezug auf den § 1204 von Bedeutung[4].

Schiffen aufser dem Registerpfand auch ein Faustpfand möglich sei, nicht mit Schaps S. 17 Anm. 2 aus § 1259 (sondern nur aus § 1260) beantwortet werden. — Greiff-Planck (zu § 1259) und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 492 Anm. e, sind der Meinung, dafs durch §§ 1259 ff. das Pfandrecht an registrierten Schiffen erschöpfend geregelt werde. Dafs hierfür nicht § 1266 spricht, ergibt sich aus dem im Texte Folgenden. Im Gegensatz zum deutschen Recht lassen andere (Portugal 585, Argentinien 1367; s. auch über Belgien Jacobs II nr. 518, 533) die Vorschriften über die Grundstückshypothek auf das Schiffsregisterpfand subsidiär Anwendung finden. Für das französ. Recht, welches einer ausdrücklichen Vorschrift ermangelt, s. Lyon-Caen et Renault VI nr. 1673.

[1] Vgl. auch H.G.B. 163, 161 Abs. 2, C.PO. 960, 977, 982, 989, 1002, 1003 usw.

[2] Das Gegenteil wird angenommen von Schaps S. 17, 24; Knitschky S. 794, 803, 826 (s. aber andererseits 789); Greiff-Planck Anm. 1 zu § 1266 u. a.

[3] Vgl. auch Mot. z. Entw. d. B.G.B. III 846 Nr. 4, 847 f. (zu § 1197 des E. I), Prot. III 502.

[4] Vgl. hierzu unten S. 159 Anm. 2. — Fischer u. Henle (B.G.B.[6] Anm. 1 zu § 1266, s. auch Brodmann S. 341 Anm. 1) folgern daraus, dafs § 1266 nur die Vorschriften der §§ 1205—1257 zum Teil ausschliefst, die Anwendbarkeit des

Digitized by Google

II. Die wichtigsten Besonderheiten des Schiffspfandrechts gegenüber dem schlichten Fahrnispfandrecht sind, dafs jenes nicht Besitzpfand[1], und dafs es Registerpfand ist. Beides hängt zusammen, fällt aber nicht notwendig zusammen. Das Bedürfnis eines nicht mit dem Besitz des Gläubigers verbundenen Pfandrechts ergibt sich bei Schiffen aus tatsächlichen, namentlich wirtschaftlichen Verhältnissen. Die Befriedigung dieses Bedürfnisses läfst aber das andere einer ausreichenden Kundmachung der an Schiffen bestellten Pfandrechte entstehen. Und diese wiederum zu gewährleisten, ist das dem Grundstückspfandrecht nachgebildete Registerpfand bestimmt. Unter diesen Umständen mufs es von vornherein wunder nehmen, dafs die Ausschliefsung des Besitzpfandes und die Schaffung des Registerpfandes nur für die in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe erfolgt ist. Denn die durch beide Einrichtungen zu befriedigenden Bedürfnisse sind ja nicht auf Schiffe dieser Art beschränkt. Die Registrierung der Schiffe selbst steht unter der Herrschaft ganz anderer Gesichtspunkte, als derjenigen, die für die besondere Regelung des gewillkürten Pfandrechts an Schiffen mafsgebend sein müssen[2]. Es mufs zu Unzuträglichkeiten führen, wenn die Verpfändung verschieden geregelt wird, je nachdem das Schiff zur Ausübung des Flaggenrechts befugt ist oder nicht. Das hätte durch Schaffung eines besonderen Schiffspfandregisters[3] leicht vermieden werden können. Das Vorbild der Landesgesetze und die Bequemlichkeit der Benutzung bestehender Register haben zu der bei Herstellung des B.G.B. nicht näher auf ihre Berechtigung geprüften Regelung geführt[4].

---

§ 1258 auf das Schiffspfandrecht. Indessen spricht § 1266 nur von dem Pfandrecht am ganzen Schiffe (vgl. § 1259); er hatte daher keine Veranlassung, zu dem das Pfandrecht am Anteil eines Miteigentümers regelnden § 1258 Stellung zu nehmen. Die Anwendbarkeit des letzteren auf das Schiffspfandrecht kann deshalb nur im Zusammenhang mit § 1272 untersucht werden (vgl. unten § 16 Nr. I).

[1] Im Gesetz ist dies nicht ausdrücklich gesagt. Es ergibt sich aus § 1266, im Hinblick auf den denn auch § 1199 des E. I gestrichen worden ist (Prot. III 503).

[2] Vgl. Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 285 ff.

[3] Ein solches besteht in Frankreich (G. v. 10. VII. 1885 Art. 6), Belgien (Art. 139), Argentinien (Art. 1355) und für nicht in das Schiffsregister eingetragene Schiffe in Italien (Art. 490). Vgl. bereits das in Genua durch Gesetz von 1644 (Pard. IV 593) eingeführte, besondere Buch des cancelliere de' conservatori di mare, in welches Schiffsverpfändungen mit der Wirkung einzutragen sind, dafs für die Rangordnung die Eintragung mafsgebend ist.

[4] Die Mot. zu E. I § 1196 (III 846) sagen einfach: „Als das zur Eintragung

Digitized by Google

III. Das richtige Verfahren, die Eintragung der Schiffspfandrechte in ein nicht nach öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten geordnetes Register vorzuschreiben, ist nur für die noch im Bau begriffenen Seeschiffe[1] der von dem Vorbehalt des E.G. z. H.G.B. Art. 20 Gebrauch machenden Landesgesetzgebung reichsgesetzlich vorgeschrieben. Dieser Vorbehalt läßt die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, nach welchen ein Pfandrecht an einem im Bau begriffenen Schiffe[2] ohne Übergabe des Schiffes durch Eintragung in ein besonderes Register bestellt werden kann. Die Erteilung dieser Ermächtigung ist durch die Rücksichtnahme auf das derzeit geltende bremische Recht veranlaßt[3], aber nicht auf dieses beschränkt worden[4]. Von anderen Staaten hat bis jetzt nur Oldenburg von ihr Gebrauch gemacht[5]. Für die übrigen untersteht die Verpfändung im Bau begriffener Schiffe den allgemeinen Regeln des B.G.B. über die Verpfändung beweglicher Sachen[6]. Das Gleiche gilt nach bremischem und oldenburgischem

---

der Verpfändung eines Schiffs geeignetste öffentliche Buch erscheint das Schiffsregister." — Zu einem Teile versuchte den Mängeln des jetzt geltenden Rechts ein in 2. Lesung (Prot. III 495, 499) gestellter Antrag vorzubeugen. Er scheiterte daran, daß er zwar die Notwendigkeit eines Pfandrechts ohne Besitz des Gläubigers, nicht aber auch diejenige eines Ersatzes für die dadurch wegfallende Publizität erkannte. Vgl. im übrigen Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 287.

[1] Mit Bezug auf Binnenschiffe enthält B.G.B. 1259 eine der Hauptsache nach angemessene Regelung, weil ihre Eintragung in das Schiffsregister nicht mit einem Flaggenrecht in Verbindung steht.

[2] Auch Binnenschiffe; vgl. dazu brem. A.G. (s. Note 3) § 30 Abs. 1 u. 5, oldenb. G. v. 10. III. 1903 (s. Note 5) §§ 1, 7.

[3] G. v. 15. XII. 1887 § 25. Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 302 (s. dagegen noch Prot. z. B.G.B. III 507). Das Verdienst, die Anregung zu der Vorschrift des Art. 20 gegeben zu haben, gebührt Mittelstein (Z. f. H.R. XLVI 91 f.). Die Vorschriften des bremischen Gesetzes sind mit dem 1. I. 1900 durch die in allem wesentlichen übereinstimmenden des A.G. z. B.G.B. v. 18. VII. 1899 § 30 (dazu A.G. z. Zw.V.G. von demselben Tage § 5) ersetzt worden (vgl. § 67 Nr. 25 ebd.).

[4] Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 262; Schaps S. 2 Anm. 6; Boyens II 54; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 485 (der aber hierzu auf E.G. z. B.G.B. 3 statt auf E.G. z. H.G.B. 15 Abs. 2 verweist).

[5] G. v. 10. III. 1903, betr. die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen, nebst Min.Bekanntm. vom gleichen Tage, betr. Vorschriften über die Führung eines Registers für Pfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen. Über die fremden Rechte s. oben S. 132 Anm. 1.

[6] Unrichtig sagt Gareis, Das Deutsche Handelsrecht[6], S. 932, für die Verpfändung eines im Bau begriffenen Schiffes blieben auch gegenüber dem neuesten Reichsrechte die Landesgesetze in Kraft.

Digitized by Google

Rechte für Seeschiffe von nicht mehr als fünfzig Kubikmetern Bruttoraumgehalt[1].

Über die Tragweite des durch Art. 20 zu Gunsten der Landesgesetze gemachten Vorbehalts ist Folgendes zu bemerken. Er erstreckt sich auf alle im Bau begriffenen Schiffe, sieht also von der für die reichsrechtliche Behandlung fertiggestellter Schiffe maßgebenden Unterscheidung nach der Registrierung oder Registrierbarkeit ab[2]. Er zieht ferner auch mit Bezug auf das Entstehungsstadium der im Bau befindlichen Schiffe der Landesgesetzgebung keine Schranken[3]. Er bezieht sich aber nur auf das Pfandrecht an einem Schiffe; ein Registerpfandrecht an Miteigentumsquoten kann landesgesetzlich nicht geschaffen werden. Die Bestellung des Pfandrechts kann nur durch Eintragung in ein besonderes Register stattfinden[4]. Das Landesgesetz muß sich also der Eintragung als Bestellungsform, darf sich aber nicht des Schiffsregisters für die Eintragung bedienen. Insoweit bringt die Fassung des Art. 20 seine Meinung zutreffend zum Ausdruck; im übrigen gibt sie zu Zweifeln Anlaß.

Der Art. 20 gestattet dem Landesrecht die Zulassung der Verpfändung im Bau begriffener Schiffe durch Registrierung, aber er sagt nicht, daß das Landesrecht diese Verpfändungsform zur ausschließlichen machen könne, oder gar daß sie, wenn zugelassen, gleich der reichsgesetzlichen für eingetragene Schiffe von Rechtswegen ausschließliche Form sei. Ferner bezieht sich der Vorbehalt des Art. 20 nur auf die Bestellung des Pfandes; er hat die Gestalt einer Ausnahme von B.G.B. 1205, von dessen Erfordernissen für die Verpfändung das der Übergabe durch die Eintragung ersetzbar sein soll. Daß die Landesgesetzgebung das auf Grund des Art. 20

---

[1] Brem. A.G. z. B.G.B. § 30 Abs. 5, oldenb. G. v. 10. III. 1903 § 7.

[2] Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 262; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 487. Es ist bemerkenswert, daß die weitergehende, zu der Verwendung der Schiffe zum Handelsbetriebe nicht in Beziehung gesetzte Vorschrift im E.G. z. H.G.B., die engere und, soweit es sich um Seeschiffe handelt, in erster Linie auf Kauffahrteischiffe bezügliche Vorschriftenreihe im B.G.B. ihren Platz gefunden hat.

[3] Vgl. aber brem. A.G. z. B.G.B. § 30 Abs. 1 Satz 1: „sobald das Schiff in Spanten steht und durch Namen oder Nummer an einer bis nach Stapellauf des Schiffes sichtbar bleibenden Stelle in deutlicher und dauernder Art gekennzeichnet ist"; s. auch oldenb. G. § 1. Vgl. ferner z. B. dän. Reg.G. v. 1892 § 11 Abs. 3, span. G. v. 1893 Art. 16.

[4] Vgl. dazu oldenb. G. § 8 und die oben S. 140 Anm. 5 angeführte Min.-Bekanntm. v. 10. III. 1903.

Digitized by Google

von ihr geschaffene Registerpfand auch abgesehen von der Bestellung selbständig regeln dürfe, ist im Reichsgesetze nicht gesagt. Nur in einer Beziehung wird es indirekt zum Ausdruck gebracht. Denn der weitere im Art. 20 gemachte Vorbehalt zu Gunsten der landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsversteigerung eines im Bau begriffenen Schiffes hat seinen Grund in der Erwägung, dafs die Ausübung des an einem solchen Schiffe begründeten Registerpfandrechts nicht nach den für das Faustpfand geltenden Vorschriften erfolgen könne[1]. Zum mindesten mufs daher den Landesgesetzen freigestellt sein, für die Befriedigung des Pfandgläubigers aus dem Registerpfande die Vorschriften des B.G.B. 1228 ff. durch die des § 1268 zu ersetzen.

Schon hierin liegt aber eine Abweichung von dem Wortlaut des Art. 20 auch mit Bezug auf seinen zweiten Vorbehalt. Nach diesem bleiben unberührt die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsversteigerung eines im Bau begriffenen Schiffes. Das Landesrecht würde darnach dem Reichsrechte gegenüber nur insoweit Bestand haben, als es die Realisierung des Registerpfandrechts mittels der Zwangsversteigerung in dem von der Reichsgesetzgebung[2] festgestellten Sinne erfolgen liefse. Der Form nach stand nun die Fassung des Art. 20 — und daraus erklärt sie sich[3] — allerdings mit dem zur Zeit seiner Entstehung geltenden, bremischen Rechte in Einklang. Denn nach diesem galten im Bau begriffene Schiffe, soweit für sie das Registerpfand in Frage kam, in Ansehung der Zwangsvollstreckung als unbewegliches Vermögen[4]. Die Zwangsvollstreckung in sie erfolgte aber durch Pfändung[5]. Sachlich hiermit im wesentlichen übereinstimmend läfst aber jetzt das bremische A.G. z. Zw.V.G. v. 18. VII. 1899 § 5 die Zwangsvollstreckung in die im Bau begriffenen Schiffe nicht durch Zwangsversteigerung, sondern nach den nur in einigen Punkten geänderten

[1] Die spezielle Gestaltung dieses weiteren Vorbehalts beruht, wie ja die ganze Vorschrift des Art. 20, auf der Berücksichtigung des damaligen bremischen Rechts (G., betr. Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen in Schiffe, v. 15. XII. 1887 § 1 Abs. 1, vgl. dazu freilich § 3 Abs. 2; nun A.G. z. B.G.B. §§ 67 Nr. 26, 68).

[2] Vgl. namentlich C.P.O. 866 Abs. 1, 869, 870 Abs. 2, Zw.V.G. Es ist nicht genau, wenn Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 530 für Zwangsversteigerung Zwangsvollstreckung sagt.

[3] S. Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 302.

[4] G. v. 15. XII. 1887 (oben Anm. 1) § 1 Abs. 1.

[5] § 3 Abs. 2 des genannten G. S. dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 111 f.

Digitized by Google

Vorschriften der C.P.O. über die Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen erfolgen. Das oldenburgische G. v. 10. III. 1903 hat sich dem genau angeschlossen. Es ist nicht anzunehmen, dafs diese Bestimmungen als dem Art. 20 widerstreitend ungültig wären. Vielmehr wird in der durch ihn erfolgten Gestattung der Immobilisierung im Bau begriffener Schiffe für die Zwangsvollstreckung diejenige ihrer Unterstellung nur unter einzelne Abweichungen vom Mobiliarvollstreckungsrechte als das Geringere enthalten und daher Art. 20 im Ergebnis so zu verstehen sein, als ob er nicht nur die Zwangsversteigerung[1], sondern überhaupt die Zwangsvollstreckung in Schiffe der bezeichneten Art der Landesgesetzgebung freigegeben hätte.

Indessen es mufs noch weiter gegangen werden. Das bremische Recht, dessen Fortbestand der Vorbehalt des Art. 20 zu ermöglichen bezweckte, regelte das Registerpfandrecht an den im Bau befindlichen Schiffen nicht nur hinsichtlich seiner Bestellung abweichend von dem allgemeinen Fahrnispfandrecht. Es läfst darauf — von der Schaffung eines eigentümlichen Endigungsgrundes abgesehen — die Vorschriften über das Registerpfandrecht an fertigen Schiffen Anwendung finden[2]. Seine Bestimmungen sind in das brem. A.G. z. B.G.B. § 30 Abs. 3 und 4 übergegangen und von dem oldenb. G. v. 10. III. 1903 §§ 3, 4 übernommen worden. Sie können nicht als hinfällig geworden gelten, weil der Wortlaut des Art. 20 sie nicht deckt. Auch wenn man ihn allein entscheiden liefse, würde das Registerpfandrecht an einem im Bau begriffenen Schiffe nicht in allen Beziehungen, aufser hinsichtlich der Bestellung und der Realisierung, nach den Vorschriften des B.G.B. über das Pfandrecht an beweglichen Sachen zu beurteilen sein. In jedem Falle würden sich daraus, dafs auch hier der Pfandgläubiger den Besitz des Pfandes nicht erlangt, wichtige Abweichungen in der Richtung des Registerpfandrechts an Schiffen ergeben. Art. 20 kann also nicht davon ausgehen, dafs es, abgesehen von den beiden ausdrücklich von ihm genannten Materien, bei den Vorschriften des allgemeinen Fahrnispfands für das Registerpfandrecht an den im Bau begriffenen Schiffen sein Bewenden habe. Er wird

[1] Im Hinblick auf den inneren Zusammenhang der beiden Vorschriften des Art. 20 ist andererseits nicht anzunehmen, dafs er auch die nicht im Wege der Zwangsvollstreckung stattfindende Zwangsversteigerung im Bau begriffener Schiffe (vgl. Zw.V.G. Abschn. III) der Landesgesetzgebung freigeben will.

[2] G., betr. Verpfändung von Schiffen, v. 15. XII. 1887 § 25 Abs. 4 u. 5 (s. darüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 90 f., 184 f.).

Digitized by Google

vielmehr dahin verstanden werden dürfen, dafs durch ihn die Landesgesetzgebung zur Regelung dieses Pfandrechts überhaupt innerhalb der oben (S. 141) bezeichneten Grenzen und[1] zur Regelung der Zwangsvollstreckung in die im Bau begriffenen Schiffe ermächtigt sein soll.

2. Insbesondere das Registerpfandrecht[2].

a) Entstehung. § 12.

I. Das Schiffspfandrecht des § 1259 B.G.B. ist ein besonderer Fall des Fahrnispfandrechts. Es stellt somit die Belastung eines registrierten Schiffes zur Sicherung einer Forderung in der Weise dar, dafs der Gläubiger berechtigt ist, Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen[3]. Der Bestand der zu sichernden Forderung ist für das

[1] Auch das Verhältnis der beiden Vorbehalte des Art. 20 zu einander ist nicht frei von Zweifeln. Wäre ein Landesgesetz ungültig, das die im Bau begriffenen Schiffe in Ansehung der Zwangsvollstreckung immobilisierte, die Bestellung eines Registerpfandrechts an ihnen aber nicht zuliefse? Ich trage Bedenken, diese Frage gegen den Wortlaut der Vorschrift bejahend zu beantworten.

[2] Literatur: Deutsche, a) des geltenden Rechts: Aufser den Kommentaren zum B.G.B. und den systematischen Darstellungen des bürgerlichen Rechts die seerechtlichen Kommentare von Boyens II 35 ff.; Schaps S. 16 ff.; Loewe-Makower S. 315 ff.; Brodmann S. 334 ff.; ferner Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 479 ff., 525 ff.; Knitschky in Gruchots Beitr. XLV 782 ff.; Aust, Das Pfandrecht am Schiffe nach d. B.G.B. f. d. Deutsche Reich (Würzburger Dissert. 1899); Stelzer in Blätter f. d. bayerische Finanzwesen Bd. 10 S. 33 ff. (mir nicht zugänglich); z. Entw. d. B.G.B. Gierke, Entw. e. B.G.B. S. 387 f. und besonders Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht u. Schiffsgläubigerrecht, S. 2 f., 29, 92 ff., 269 f. b) für das Recht vor dem B.G.B.: Schröder bei Endemann S. 301 f.; Mittelstein in dem genannten Buche; Boyens I 107 ff. — Ausländische: Abbott S. 41—54, 101—104; Maclachlan S. 42—53; Desjardins V nr. 1203—1288; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1608—1676 (Kommentare z. G. v. 10. VII. 1885 s. ebendas. S. 575 Anm. 2); ferner de Gentile, De l'hypothèque maritime (Paris 1889); Jacobs II nr. 516—563; Hennebicq I nr. 333—379, 389; Pipia II nr. 1504—1523; González Revilla, La hipoteca naval en España, Madrid 1888; Godínez y Mihura, Elementos de derecho marítimo Español, Madrid 1892, S. 45—62 (beide vor der gesetzlichen Regelung); Ayllón y Altolaguirre, El comercio y la hipoteca naval, Madrid 1893 (enthält S. 85 ff. einen Kommentar zum G. v. 1893); Lang, Finlands sjörätt I 139 ff.; Bentzon S. 37—40; Χρυσανθόπουλος a. a. O. (oben S. 129 Anm. 7); vgl. auch Φλογαΐτης καὶ Χρυσανθόπουλος, Πραγματεία περὶ ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου (Athen 1892) §§ 508—511 (beide Werke vor dem Inkrafttreten des G. v. 12. VII. 1890 erschienen).

[3] B.G.B. 1204, dessen Nichterwähnung im § 1266 nach dem oben (S. 137 f.) Bemerkten ohne Belang ist.

Digitized by Google

Schiffspfandrecht in gleicher Art wesentlich, wie für das Fahrnispfandrecht überhaupt. Das Gesetz sagt hier so wenig wie bei der Hypothek (§ 1113) über die erforderliche Beschaffenheit der Forderung ausdrücklich etwas, insbesondere enthält es keine Vorschrift, durch welche die des § 1204 Abs. 1 für unsern Fall auf Geldforderungen eingeschränkt würde. Es wird aber, wie für die Hypothek aus § 1115[1], so für das Schiffspfandrecht aus § 1260 Abs. 2 eine solche Einschränkung zu folgern sein. Nach ihm kann das Schiffspfand ohne Eintragung des Geldbetrages der Forderung nicht bestellt werden. Die Forderung mufs also einen Geldbetrag, nicht nur einen Geldwert haben, sie mufs eine Geldforderung sein[2].

Auch das Schiffspfandrecht kann in verschiedener Art zur Entstehung gelangen, bevor die Forderung, zu deren Sicherung es dienen soll, inhaltlich bestimmt oder selbst entstanden ist. Das Pfandrecht kann auch für eine künftige oder eine bedingte Forderung bestellt werden (§§ 1259, 1204 Abs. 2). Ein besonderer Fall dieser Art ist gegeben, wenn das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber bestellt werden soll. Das kann geschehen (§§ 1270, 1188) und wird der Regel nach geschehen, bevor die Urkunde in die Hand einer vom Aussteller verschiedenen Person gelangt, mithin zu einer Zeit, wo nicht nur die Forderung noch nicht entstanden[3], sondern auch ihre Entstehung dem Belieben des Ausstellers noch überlassen ist. Gleich der Hypothek (§ 1190) kann das Schiffspfandrecht als Maximalpfandrecht d. h. in der Weise bestellt werden, dafs nur der Höchstbetrag, bis zu dem das Schiff haften soll, bestimmt, im übrigen aber die Feststellung der Forderung vorbehalten wird (§ 1271, vgl. unten S. 153 f.)[4]. Dagegen ist vermöge der accessorischen Natur des

[1] Vgl. Strecker-Planck Anm. 5 zu § 1113.

[2] S. auch F.G.G. 106; Knitschky S. 795; Mittelstein, B.Sch.R² I 494 Anm. 3.

[3] Wie man auch über die Stellungnahme des B.G.B. zu der Frage nach der Entstehung der Schuld aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber denken mag, so spricht jedenfalls nichts dafür, dafs das Gesetz die reine Kreationstheorie angenommen hätte, also den Kreator auch aus der in seiner Hand verbliebenen Urkunde verpflichtet sein liefse (s. auch § 792 Abs. 1: „wird verpflichtet").

[4] Eine Schiffsverpfändung in dieser Art hat anscheinend schon ein Stralsunder Stadtbucheintrag (Fabricius III Nr. 194) aus dem Ende des 13. Jahrhunderts zum Gegenstande. Vgl. auch die unten S. 146 Anm. 5 angeführte venezianische Urkunde.

Digitized by Google

Schiffspfandrechts die Eintragung eines solchen für den Eigentümer nach deutschem Rechte ausgeschlossen[1].

II. Zur Sicherung einer und derselben Forderung können mehrere Schiffe verpfändet werden (§§ 1259, 1222)[2]. Dies kann entweder von vornherein oder in der Weise geschehen, dafs zu dem für die Forderung verpfändeten Schiffe nachträglich noch ein anderes für sie verpfändet wird (F.G.G. 116). Die Gesetzgebung spricht hier von einem Pfandrecht an mehreren Schiffen (B.G.B. 1222, F.G.G. 116 Satz 1, Zw.V.G. 162, 18). Es handelt sich aber dabei nur um eine nicht genaue, jedoch abkürzende und unschädliche Ausdrucksweise[3]. In Wahrheit ist in solchem Falle jedes der Schiffe mit einem Pfandrechte belastet. Die diesem Falle im Verhältnis zu anderen eigentümlichen Rechtssätze ergeben sich aus der Identität der Forderung, für welche die mehreren Schiffe haften. Übrigens hält das Gesetz selbst seine Terminologie nicht konsequent fest[4].

B.G.B. 1259 spricht nur von dem Pfandrecht an einem Schiffe als Ganzem. Bestandteile eines eingetragenen Schiffs können nicht Gegenstand selbständiger Verpfändung, sei es nach den allgemeinen Regeln des Fahrnis- oder nach den besonderen des Registerpfandrechts, sein. Die Verpfändung einer ideellen Quote durch den Alleineigentümer des Schiffes kommt praktisch nicht in Betracht[5].

III. Zur Bestellung des Pfandrechts an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe sind nach § 1260 erforderlich die Einigung des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers darüber,

---

[1] S. dagegen früher hamb. G. v. 1885 § 3 Abs. 2 (dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 65).

[2] Anders schwed. G. v. 10. V. 1901 § 1 Abs. 2. Das span. G. v. 21. VII. 1893 (Art. 6 Nr. 7, 11—13) verlangt in erster Linie, dafs bei der Verpfändung mehrerer Schiffe für dieselbe Forderung das Mafs der Belastung eines jeden angegeben werde, läfst aber augenscheinlich (vgl. Art. 12) in Ermangelung einer solchen Angabe die Schiffe solidarisch für die ganze Schuld haften.

[3] Anders Knitschky S. 798.

[4] In B.G.B. 1230 werden die mehreren Sachen, an denen „das" Pfandrecht des § 1222 besteht, als mehrere Pfänder bezeichnet, hiermit aber wird, da das Gesetz unter Pfand die mit einem Pfandrechte belastete Sache versteht, eine Mehrheit von Pfandrechten als bestehend gedacht.

[5] Vgl. E. I z. B.G.B. § 1185, Prot. III 482, 495 sub i, 505, IV 600; dazu Greiff-Planck Anm. 7 zu § 1258; anders Meisner Anm. 1 zu § 1272. — Die Verpfändung (jedoch zu Faustpfand) eines Fünftels des Schiffes durch den Alleineigentümer für etwaige Ansprüche aus einem Gesellschaftsverhältnisse findet sich in der venezianischen Collegantia-Urkunde v. 1177 bei Sacerdoti, Atti del R. Ist. Veneto LIX p. II pag. 33.

Digitized by Google

dafs dem Gläubiger das Pfandrecht zustehen soll, und die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister. Eines Mehr bedarf es nicht[1], ein Weniger oder ein Anderes ist nicht genügend[2]. Namentlich tritt hiernach das Registerpfand für eingetragene Schiffe nicht als eine, wenngleich etwa bevorzugte, Verpfändungsform neben die Verpfändung mit Besitzeinräumung, sondern als alleinige Verpfändungsform an deren Stelle. Erlangt der Registerpfandgläubiger den Besitz am Schiffe, so geschieht dies niemals kraft seines Pfandrechts[3]. Eine Ausnahme von dem Erfordernis der Einigung über die Pfandbestellung gilt nach B.G.B. 1270, 1188 Abs. 1, wenn das Pfandrecht zur Sicherung der Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber bestimmt ist. In diesem Falle, der zumal im Hinblick auf die dingliche Sicherung der öffentlichen Anleihen von Schiffahrtsgesellschaften eine besondere Regelung nach dem Vorbilde der Inhaberhypothek erfahren hat[4], genügt statt der Einigung die gegenüber der Registerbehörde abzugebende Erklärung des Eigentümers, dafs er das Pfandrecht bestelle.

Einigung und Eintragung können, wie bei der Verfügung über Grundstücke (B.G.B. 873) auch so aufeinander folgen, dafs die Einigung erst nach der Eintragung zu stande kommt (§§ 1261, 879 Abs. 2). In dem Regelfalle der umgekehrten Folge sind die Parteien vor der Eintragung an die Einigung nur gebunden, wenn ihre Erklärungen gerichtlich oder notariell beurkundet oder vor der Registerbehörde abgegeben oder bei ihr eingereicht sind, oder wenn der Verpfänder dem anderen Teile eine den Vorschriften des F.G.G. 106, 107 entsprechende Eintragungsbewilligung ausgehändigt hat (§§ 1260, 873 Abs. 2)[5]. Die von dem

[1] Insbesondere ist die Vermerkung der Pfandbestellung auf dem Zertifikat für die Entstehung des Pfandrechts nach deutschem Rechte nicht wesentlich (s. des näheren unten S. 187 ff.).

[2] Es versteht sich, dafs das deutsche Recht zwischen dem Verhältnis unter den Parteien und demjenigen Dritten gegenüber keinen Unterschied macht. Anders England (Maclachlan S. 47), Frankreich (G. v. 10. VII. 1885 Art. 6), Belgien 139, Italien 485 Abs. 2, 486 Abs. 1, 490.

[3] So ist es zu verstehen, wenn § 1266 davon spricht, „dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt".

[4] Prot. z. B.G.B. IV 611 f., Denkschr. S. 155.

[5] Die Beobachtung der im Texte genannten Formen bringt also nach deutschem Rechte den Vorteil, dafs sie den Rücktritt der Parteien ausschliefst. Die Einigung ist aber nicht formbedürftig (vgl. schon Prot. IV 1717, 1720); anders England (M. Sh. A. 1894 s. 31, 65), Frankreich (Lyon-Caen et Renault VI nr. 1631; vgl. dazu den Antrag Goujon, Annales de droit comm. XVII p. 163), Italien 485, Belgien 135, span. G. v. 21. VIII. 1903 Art. 3.

Digitized by Google

Eigentümer des Schiffs abgegebene Verpfändungserklärung oder Eintragungsbewilligung wird nicht dadurch unwirksam, dafs er in der Verfügung beschränkt wird, nachdem die Erklärung für ihn bindend geworden, und der Antrag auf Eintragung bei der Registerbehörde gestellt worden ist (§§ 1260, 878). Diese Vorschrift findet auch dann Anwendung, wenn vor erfolgter Eintragung über das Vermögen des Schiffseigentümers das Konkursverfahren eröffnet wird[1].

IV. Die zur Bestellung des Pfandrechts erforderliche Einigung ist ein Anwendungsfall der auf die dinglich wirkende Begründung von Rechten an Sachen gerichteten Einigung unseres bürgerlichen Rechts. Sie mufs, um rechtswirksam zu sein, zwischen dem Eigentümer des Schiffs und dem Gläubiger erfolgen, dessen Forderung durch die Belastung des Schiffs mit dem Pfandrechte gesichert werden soll. Versteht sich daher, dafs der Gläubiger der Forderung identisch sein mufs mit demjenigen, zu dessen Gunsten die Haftung des Schiffes begründet wird, so versteht sich nicht minder, dafs der Schuldner der durch diese Haftung zu sichernden Forderung nicht mit dem die Haftung begründenden Verpfänder zusammenzufallen braucht (vgl. auch B.G.B. 1207). Weiterhin ist nicht zweifelhaft, dafs auch bei dem Registerpfand am Schiffe Verpfänder und Eigentümer verschiedene Personen sein können, so, wenn der Eigentümer das Schiff nach der Verpfändung veräufsert hat. Dagegen müssen allerdings zur Zeit der Pfandbestellung Verpfänder und Eigentümer identisch sein, weil die Einigung des § 1260 zwischen dem Gläubiger und dem Eigentümer des Schiffes erfolgen mufs, um wirksam zu sein[2]. Wie es nicht erforderlich ist, dafs zur Zeit der Einigung der Eigentümer als solcher eingetragen ist, so ist es nicht genügend, dafs der Verpfänder, ohne Eigentümer zu sein, als solcher eingetragen ist. Insbesondere findet weder in diesem Falle, noch überhaupt ein Pfandrechtserwerb zu Gunsten des Gutgläubigen, wie bei der schlichten Fahrnisverpfändung (§ 1207) nach Mafsgabe von B.G.B. 932, 934, 935 statt. Die Anwendung des § 1207 auf das Schiffsregisterpfand ist durch § 1266 (s. oben S. 138) ausgeschlossen. Denn der vom § 1207 für die Verpfändung zugelassene Rechtserwerb des Gutgläubigen hat nach dem geltenden, mit der geschichtlichen Ent-

[1] K.O. 15 Satz 2; vgl. Prot. z. B.G.B. VI 756 ff., Begr. z. Entw. e. G., betr. Änderungen der K.O. (Berlin 1898, Guttentag) S. 13 f.

[2] Selbstverständlich findet aber B.G.B. 185 auch hier Anwendung.

Digitized by Google

wickelung in vollem Einklange stehenden Rechte den Besitzerwerb zur wesentlichen Voraussetzung[1].

[1] Die gegenteilige Meinung wird nur von Boyens I 112 f., II 37 Anm. 4 vertreten; s. dagegen Biermann Anm. 5 zu § 1260; Schaps Anm. 2 zu § 1260 (S. 18); Knitschky S. 791; Greiff-Planck Anm. 1a zu § 1260; Kober-Staudinger[2] Anm. 1d zu § 1260; Fischer-Henle[6] Anm. 3 zu § 1260; Meisner, Sachenrecht, S. 311 Anm. 2; Loewe-Makower Anm. 3 zu § 1260 (S. 316); Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts § 35 II 3; Förtsch[2] S. 350; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 493; Brodmann S. 335 Anm. 2 zu § 1260. Die Ausführung von Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 96 zum Entw. des B.G.B. läßt unbeachtet, daß auch dessen §§ 1147 Abs. 2, 877, 874, 875 einen „unter Übergabe der Sache" oder sie ersetzenden Verhältnissen zu schließenden Vertrag fordern. (Daher nicht zutreffend Knitschky a. a. O. S. 791 Anm. 4.) Mit Unrecht nennt Boyens seine Gegner „irregeleitet durch die Denkschrift zum Entw. des B.G.B.". Denn diese (S. 153 f.) steht nicht in einem „anscheinenden" Widerspruch zu dem „einfachen und aus dem Gesetz sich völlig klar ergebenden Resultat" von Boyens, sondern gerade der klare Wortlaut des Gesetzes, dem die Denkschrift entspricht, entscheidet gegen Boyens' Ansicht. In 2. Lesung (Prot. III 499 ff.) war die Zulassung des Erwerbs in gutem Glauben durch Verpfändung seitens des als Eigentümer eingetragenen Nichteigentümers schlechthin oder für den Fall, daß er zur Zeit der Verpfändung Besitzer sei, beantragt worden. Auch die Antragsteller gingen somit davon aus, daß nach der Fassung des Entwurfs (§§ 1196, 1197, jetzt 1260, 1266) ein solcher Erwerb nicht Platz greife. Beide Anträge wurden als mit der Rechtsnatur des Schiffsregisters nicht in Einklang stehend und einem wirtschaftlichen Bedürfnis nicht entsprechend (vgl. Mot. III 846 f.) abgelehnt. Über diese Tatsache kann nicht mit der Behauptung zur Tagesordnung übergegangen werden, es habe bei Beratung des Entwurfes in 2. Lesung eine ähnliche Unklarheit geherrscht, wie in der Denkschrift. Vielmehr ergibt sich, wie man auch de lege ferenda über die Frage denken mag, daß der Wortlaut des Gesetzes mit dessen Entstehungsgeschichte in Einklang steht. Boyens will auf Grund des § 1266 den § 1207 Anwendung finden lassen, weil dieser nur einen gültigen Verpfändungsakt voraussetze, „der eben bei Schiffen durch die Eintragung sich vollzieht, anstatt durch Besitzübertragung". Aber gerade aus § 1266 ergibt sich, daß die Eintragung, die innerhalb der Grenzen des § 1260 dieselbe Bedeutung hat, wie die Besitzübertragung nach § 1205, ihr keineswegs allgemein gleichgestellt sein soll. Dem gegenüber kann weder die allgemeine Berufung auf den Schutz des guten Glaubens im B.G.B., noch diejenige auf das frühere Landesrecht und auf die fremden Rechte etwas verschlagen, zumal da mit Bezug auf diese beiden Gruppen der Ansicht von Boyens (II 38 Anm. 4 a. E.; vgl. besonders I 109 f., 111 f.), es werde überall der gutgläubige Erwerber im Pfandrecht geschützt, keineswegs allgemein beigetreten werden kann. Wenn Boyens (I 110) z. B. gegen Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 77, 79 für Oldenburg und Mecklenburg die Notwendigkeit eines der Eintragung vorangehenden Verpfändungsvertrages bestreitet, so ergibt sich die Unrichtigkeit seiner Ansicht ohne weiteres aus Art. 2 des oldenb. G. v. 3. IV. 1876 und aus §§ 2 Abs. 3, 3 Abs. 2 der mecklenb. V. v. 28. III. 1881. Vgl. übrigens zu der ganzen Frage auch schon Prot. z. A.D.H.G.B. IV 1736—1740.

Digitized by Google

Steht das Eigentum am Schiffe mehreren zu, so gelten für die Frage der Verpfändung an sich die allgemeinen Vorschriften (z. B. für Miterben B.G.B. 2040 Abs. 1). Sie erfahren aber eine Durchbrechung für den Fall der Reederei. Nach H.G.B. 506 Abs. 1 kann die Reederei mit Stimmenmehrheit beschliefsen, das Schiff zu veräufsern. Um so mehr mufs ein gleiches für die Verpfändung des Schiffes angenommen werden, soweit es sich um die Sicherung einer mit dem Reedereibetriebe zusammenhängenden Forderung handelt[1].

Für die Bestellung des Pfandrechts an einem eingetragenen Schiffe kann sich der Eigentümer nach allgemeinen Grundsätzen vertreten lassen[2]. Die Erteilung der Vollmacht hierzu ist formlos gültig. Es greifen aber für die Erwirkung der Eintragung durch den Bevollmächtigten die Vorschriften des F.G.G. (§§ 107—109, 100 Abs. 2 Satz 2, G.B.O. 15) Platz, deren Nichtbeobachtung der Eintragung ihre privatrechtliche Kraft allerdings nicht entzieht. Dafs der Korrespondentreeder keine gesetzliche Vertragsmacht zur Verpfändung von Schiff oder Schiffsparten besitzt, spricht H.G.B. 493 Abs. 5 besonders aus[3]. Auch der Schiffer ist zur Verpfändung des Schiffes nicht gesetzlich bevollmächtigt; da die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister des Heimatshafens zu erfolgen hat, würde eine gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers ohnehin von geringer Bedeutung sein. Für Notfälle reicht die Verbodmung aus, die das Landvermögen des Reeders unberührt läfst, dem Gläubiger aber ein besseres Pfandrecht verschafft, als es die landrechtliche Verpfändung vermöchte.

V. Aufser der Einigung ist zur Bestellung des Pfandrechts nach § 1260 dessen Eintragung in das Schiffsregister erforderlich. „Das" Schiffsregister im Sinne des § 1260 ist das Schiffsregister des FlaggenG. (§§ 4, 6). Für die Verpfändung des Schiffs durch Eintragung in ein vom Schiffsregister verschiedenes, besonderes Register

[1] Hierfür spricht auch H.G.B. 491 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit 493 Abs. 1 u. 5. Vgl. auch span. G. v. 1893 Art. 5 Abs. 1, Cód. de Com. 589 Abs. 2—4, Portugal 586 § 1 (para despezas de armamento e navegação); ferner Jacobs II nr. 523; im Ergebnis übereinstimmend französ. G. v. 1885 Art. 3 al. 2. Dagegen fordert Schweden (G. v. 10. V. 1901 § 1 Abs. 1 Satz 2) schlechthin die Zustimmung aller Miteigentümer.

[2] Einen Fall der Art erwähnt H.G.B. 493 Abs. 5 a. E. („es sei denn, dafs" usw.).

[3] Vgl. zu A.D.H.G.B. 460 Abs. 5 die frühere mecklenb.-schwer. V. v. 28. III. 1881 § 2 Abs. 2 (dazu V. v. 9. IV. 1899 z. Ausführung d. B.G.B. § 392 Nr. 91); über die preufs. Gesetze für Neuvorpommern und Rügen v. 21. III. 1868 § 157 und v. 26. V. 1873 § 49 s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 72 Anm. 14.

Digitized by Google

ist daher kein Raum mehr[1]. Auch ist eine Verpfändung des registrierten Schiffes aufserhalb des Heimatshafens aufser in dem besonderen Falle der Bodmerei nach deutschem Rechte nicht möglich[2]. Die Einrichtung des Schiffsregisters ist auch in Ansehung des Pfandrechts im allgemeinen der landesrechtlichen Regelung überlassen[3]. Vorausgesetzt ist aber, dafs in dem Register jedes Schiff sein besonderes Blatt erhält, und dafs auf diesem die es belastenden Pfandrechte eingetragen werden (F.G.G. 116). Werden daher mehrere Schiffe für dieselbe Forderung verpfändet, so hat die Eintragung auf dem Blatte eines jeden zu erfolgen. Auch das Schiffspfand ist somit von dem Spezialitätsprinzip beherrscht. Die Verpfändung eines Schiffsparks als Sachinbegriffs, wie solche früher nach hamburgischem Rechte im Wege schriftlichen Vertrages erfolgte, ist nach geltendem Rechte nicht möglich[4].

Die Eintragung des zu bestellenden Pfandrechts erfolgt, wie der Regel nach jede Eintragung in Ansehung eines Pfandrechts an einem registrierten Schiffe, nur auf Antrag (F.G.G. 100 Abs. 1). Dieser kann entweder von dem Eigentümer oder von dem Gläubiger gestellt werden (F.G.G. 100 Abs. 2, G.B.O. 15—18). Voraussetzung der Eintragung ist deren Bewilligung durch den Eigentümer (F.G.G. 101, 107). Sie kann durch den von ihm gestellten Antrag zugleich ersetzt werden, doch bedarf dieser dann der für die Bewilligung vorgeschriebenen Form (F.G.G. 108). Die Bewilligung wird ersetzt durch ein den Eigentümer zu ihrer Erteilung verurteilendes, rechtskräftig gewordenes Urteil (C.P.O. 894). Die Eintragung „soll" regelmäfsig

---

[1] Vgl. demzufolge oldenb. A.G. z. B.G.B. v. 15. V. 1899 § 50 Nr. 18.

[2] S. dagegen die Verpfändung mittelst certificate of mortgage nach M. Sh. A. 1894 s. 39—43, 45, 46 (1854 s. 76–80, 82, 83), mittelst Eintragung in das Register des Konsuls, wenn die Pfandbestellung im Auslande erfolgt, nach Italien 485 Abs. 2 und die zum Teil sehr eigenartige Hypothek von Portugal 591; s. auch die hypothèque éventuelle des französ. G. v. 10. X. 1874 Art. 26 (nicht mehr zugelassen vom G. v. 12. VIII. 1885; vgl. dazu Desjardins V nr. 1212; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1646). Für das A.D.H.G.B. ist ein derartiges Institut seinerzeit befürwortet, aber abgelehnt worden (Prot. IV 1697 Art. 392b, 1722), ebenso für Belgien (Jacobs II nr. 552). S. dagegen noch Argentinien 1365.

[3] Mecklenb.-schwer. Bekanntm. v. 18. XI. 1899 (Reg.Bl. Nr. 51) Nr. 37 ff., Bekanntm. v. 29. V. 1903 (R.G.Bl. Nr. 22) Nr. IV—VIIa, oldenb. Bekanntm. v. 7. XII. 1899 (G.Bl. XXXII St. 64) § 25, preufs. Min.Verf. v. 11. XII. 1899 (JustizMin.Bl. S. 753) § 31.

[4] Vgl. Ritter, Die allgemeinen Lehren des Handelsrechts, S. 194, dessen auf die Ausführungen der Mot. III 28 ff. gestützte Begründung jedoch nicht ausreicht (s. z. B. H.G.B. 22 Abs. 2, B.G.B. 1035).

Digitized by Google

nur erfolgen, wenn der Eigentümer als solcher eingetragen ist (F.G.G. 111). Durch die Fassung dieser Vorschrift ist sicherlich nicht zum Ausdruck gebracht[1], dafs bei der Führung des Registers die mit ihr betraute Behörde den als berechtigt Eingetragenen als den wirklich Berechtigten ansehen dürfe, so lange sich nicht besondere Umstände ergäben. Das Gesetz fordert, dafs derjenige, dessen Recht durch die Eintragung betroffen wird, d. h. also der Berechtigte als solcher eingetragen sei. Es fügt damit dem Erfordernis des Berechtigtseins das weitere des Eingetragenseins (als Ordnungsvorschrift) hinzu. Aber es deutet mit keinem Worte an, dafs mit dem Vorhandensein der Eintragung eine Vermutung für dasjenige der Berechtigung für die Registerbehörde gegeben sein soll. Die Vorschrift des F.G.G. 111 ist der des § 40 G.B.O. nachgebildet, aber neben ihr steht nicht, wie neben dieser nach § 891 B.G.B., eine gesetzliche Vermutung dafür, dafs, wenn im Schiffsregister für jemanden ein Recht eingetragen ist, es ihm zustehe. Es fehlt daher nach geltendem Rechte ein Satz, wie ihn einzelne Partikulargesetze früher enthielten[2], dafs der im Schiffsregister als Eigentümer Eingetragene der Registerbehörde gegenüber als Eigentümer gelte und somit keiner anderen Legitimation bedürfe. Immerhin wird der Regel nach die Registerbehörde nicht nur den von ihr selbst auf Grund pflichtmäfsiger Prüfung als Eigentümer Eingetragenen für den wirklichen Eigentümer zur Zeit der Eintragung ansehen, sondern auch — zumal im Hinblick auf die Vorschriften des FlaggenG. 14, 20, 23 — sein Eigentum als fortbestehend betrachten dürfen. Es bleibt aber ihrem Ermessen überlassen, ob sie unter besonderen Umständen, wie etwa in Kriegszeiten bei häufigen Veräufserungen von Schiffen zwecks Flaggenwechsels, die Erbringung einer besonderen Legitimation von dem als Eigentümer Eingetragenen für erforderlich hält.

In der Eintragung müssen der Gläubiger, der Geldbetrag der Forderung[3], und, wenn die Forderung verzinslich ist, der Zinssatz

---

[1] Das Gegenteil meint die Denkschr. z. Entw. e. F.G.G. S. 62 (Berlin 1897, Guttentag).

[2] Oldenb. G. v. 3. IV. 1876 Art. 2, lübeck. G. v. 18. I. 1882 § 2, hamburg. G. v. 27. IV. 1885 § 3. Das brem. G. v. 15. XII. 1887, auf das die Denkschr. z. Entw. e. F.G.G. S. 62 ebenfalls verweist, gehört nicht hierher, weil sein § 3 nicht nur eine Legitimationsvorschrift für das Verhältnis zur Registerbehörde enthält (s. auch Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 65 Anm. 37, S. 87).

[3] Zur näheren Bezeichnung der Forderung kann auf die Eintragungsbewilligung Bezug genommen werden: § 1260 Abs. 2 Satz 2.

Digitized by Google

angegeben werden (§ 1260 Abs. 2 Satz 1). Damit ist der Kreis der an die Eintragung gestellten, ihre Gültigkeit bedingenden Anforderungen reichsgesetzlich abgegrenzt[1]. Aber die Bedeutung der Vorschrift des § 1260 Abs. 2 ist für die drei von ihr geforderten Angaben sehr verschieden. Wenn der Gläubiger, d. h. der Gläubiger der durch das Pfandrecht zu sichernden Forderung, nicht eingetragen ist, ist die Eintragung unwirksam. Es macht keinen Unterschied, ob überhaupt die Eintragung eines Gläubigers unterblieben oder ob als Gläubiger ein anderer als der Gläubiger der Forderung eingetragen ist. Denn für den Gläubiger entsteht das Pfandrecht nicht ohne Eintragung für ihn, und für den Eingetragenen entsteht es nicht wegen einer ihm nicht zustehenden Forderung. Dagegen ist „der Geldbetrag der Forderung" im Sinne des § 1260 Abs. 2 nicht notwendig ihr wirklicher Betrag. Dem Erfordernisse der Vorschrift ist genügt, wenn überhaupt ein Geldbetrag als derjenige der zu sichernden Forderung eingetragen ist. Übersteigt dieser Betrag den wirklichen der Forderung, so entsteht das Pfandrecht nur für den letzteren. Bleibt der eingetragene Betrag hinter dem wirklichen zurück, so beschränkt sich die Haftung des Schiffes kraft des Pfandrechts auf den eingetragenen Betrag (§ 1264, s. unten S. 157). Aber das Pfandrecht entsteht in beiden Fällen, obwohl der wirkliche Geldbetrag der Forderung in der Eintragung nicht angegeben ist. Ähnlich verhält es sich mit der Angabe des Zinssatzes, wenn die Forderung verzinslich ist. Auch sie ist nur erforderlich, um die Haftung des Schiffes für die Zinsen nach dem eingetragenen Satze entstehen zu lassen. Nicht nur tut es der Gültigkeit des Pfandrechts keinen Eintrag, wenn nicht „der" Zinssatz der Forderung, sondern ein anderer Zinssatz als derjenige der Forderung eingetragen ist, sondern es ist auch — in striktem Gegensatze zu der Wortfassung des Gesetzes — die Entstehung des Pfandrechts durch die Angabe eines Zinssatzes überhaupt auch bei Verzinslichkeit der Forderung nicht bedingt.

Eine zwiefache Ausnahme von den Vorschriften des § 1260 Abs. 2 gilt für das Maximalpfandrecht. Wenn ein solches bestellt werden soll, muſs einerseits der Höchstbetrag, bis zu dem das Schiff haften soll, in das Schiffsregister eingetragen werden (§ 1271 Abs. 1 Satz 2), und darf andererseits, wenn die Forderung verzinslich ist,

[1] Der Antrag (Prot. III 496 § 9), die Datierung der Eintragung zu fordern, wurde im Hinblick auf die Vorschrift der §§ 1261, 879 abgelehnt (Prot. III 503; vgl. auch Mot. III 848).

Digitized by Google

der Zinssatz in der Eintragung nicht angegeben werden[1]. Eine andere Besonderheit greift Platz, wenn das Pfandrecht für Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber bestellt werden soll. Wie bei der Inhaberhypothek bedarf es dann nicht der Eintragung eines besonderen Pfandrechts für die einzelnen Teilschuldverschreibungen, sondern es genügt die Eintragung des Gesamtbetrages der Forderungen unter Angabe der Anzahl, des Betrags und der Bezeichnung der Teile[2]. Die entsprechende Anwendung dieser Vorschrift auf das Pfandrecht für die Forderung aus einem indossablen Papiere erscheint unbedenklich[3].

Aus dem Gesagten ergibt sich bereits, dafs die Eintragung für sich allein niemals das Pfandrecht entstehen läfst, und dafs sie es auch im Verein mit der Einigung und beim Vorliegen der nötigen Voraussetzungen, insbesondere des Bestehens der zu sichernden Forderung, nur dann zur Entstehung bringt, wenn sie selbst in Gemäfsheit der nicht nur Ordnungsvorschriften darstellenden, gesetzlichen Bestimmungen erfolgt[4]. Sie wirkt also nicht etwa als Formalakt[5], noch heilt sie auch nur die etwaigen Mängel der ihr vorausgegangenen Einigung. Der gute Glaube eines Dritten an den Bestand eines Pfandrechts kann, auch wenn dieses in das Register eingetragen ist, das nicht entstandene Pfandrecht nicht ins Leben rufen.

---

[1] Das ist im Gesetze nicht ausgesprochen, mufs aber nach § 1271 Abs. 1 (vgl. auch Abs. 2, dazu unten S. 157 Anm. 3) ebenso, wie nach § 1190 für die Hypothek, gelten, zumal in letzterem die Streichung des Abs. 3 Satz 2 Entw. I § 1129 (Mot. III 767 f.) nur im Wege einer — nicht begründeten — redaktionellen Änderung erfolgt ist (Prot. III 689 f.; vgl. Jahrb. f. Entsch. d. Kammergerichts XIII 151; s. auch Strecker-Planck Anm. 2b zu § 1190; Oberneck, Reichsgrundbuchrecht[3] I 957; a. M. Dernburg, Bürgerl. Recht III[2] § 243 Nr. 3). Die etwa erfolgte Eintragung eines Zinssatzes zu einem Maximalpfandrecht wäre nach F.G.G. 119 Satz 2 von Amts wegen zu löschen.

[2] F.G.G. 117; vgl. m. G.B.O. 51 (Denkschr. z. deren Entw. S. 57 f.). Vgl. übrigens andererseits Prot. III 677 Nr. X.

[3] Vgl. für die Inhaberhypothek O.L.G. Dresden bei Mugdan u. Falkmann IV Nr. 44h S. 191 ff. (zustimmend Strecker-Planck Anm. 1c zu § 1188; Oberneck, Reichsgrundbuchrecht[3], S. 968).

[4] Knitschky S. 793 f.

[5] S. dagegen Mittelstein S. 64 über das frühere hamburg. G. v. 27. IV. 1885, welches allerdings seiner eigenen Auffassung nicht durchweg getreu blieb.

Digitized by Google

b) Inhalt. § 13.

I. Vermöge des Pfandrechts ist das Schiff zur Sicherung einer Forderung in der Weise belastet, dafs deren Gläubiger berechtigt ist, Befriedigung aus dem Schiffe zu suchen (§§ 1259, 1204). Das Schiffspfandrecht ist darnach accessorischer Natur, wie das schlichte Fahrnispfandrecht. Es erlischt gleich diesem mit der Forderung, für die es besteht[1], und es teilt mit ihm nur die Ausnahmen des § 1256 für den Fall des Zusammentreffens von Pfandrecht und Eigentum in derselben Person. Ist das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber oder aus einem indossablen Papiere bestellt, so geht es durch das Zusammentreffen mit dem Eigentum in einer Hand ebensowenig, wie die Forderung selbst, unter. Es ruht mit ihr, so lange dieses Zusammentreffen dauert, und lebt mit ihr von selbst wieder auf, wenn Eigentum am Schiff und Eigentum am Wertpapier, gleichviel auf welche Art, auseinandergehen.

Aus der accessorischen Natur des Schiffspfandrechts ergibt sich, dafs bei ihm eine dem Gegensatz der Verkehrs- und der Sicherheitshypothek entsprechende Unterscheidung nicht Platz greifen kann. Das Registerpfand kann nicht in einer der Verkehrshypothek entsprechenden Gestalt begründet werden. Die besonderen Fälle der gesetzlichen Sicherungshypothek finden daher bei ihm insofern kein Seitenstück, als in ihnen hier lediglich die allgemeinen Regeln zur Anwendung kommen. Demgemäfs fehlen in dem das Maximalpfandrecht behandelnden § 1271 Vorschriften, wie sie für die Maximalhypothek § 1190 Abs. 3 und 4 enthält[2]. Eben deshalb kann aber auch von einer Anwendung des § 1187 auf das Schiffspfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber oder aus einem indossablen Papier von vornherein keine Rede sein[3].

[1] §§ 1259, 1252. Für das Inhaberpfandrecht will Ritter, D. allgem. Lehren d. Handelsrechts, S. 194 Anm. 44 den § 1252 nicht gelten lassen. Seine Begründung ist aber nicht verständlich.

[2] Biermann zu § 1271. Daher unrichtig Schaps S. 27 zu § 1271.

[3] Schaps Einl. zu § 1270 (S. 26) bezeichnet es dagegen unter Berufung auf „den in § 1189 in Bezug genommenen § 1187 und den § 1184“ als eine Besonderheit des Pfandrechts für Forderungen aus Inhaber- und Orderpapieren, dafs es nur als Sicherungshypothek (sic!) bestellt werden könne. Indessen kann § 1184 nicht herangezogen werden, weil er nirgends für anwendbar auf Schiffspfandrechte erklärt ist (was auch sinnlos gewesen wäre). Ferner ist es ein Irrtum, dafs § 1187 durch seine Nennung im § 1189 mit diesem vom § 1270 auf seinen Fall für anwendbar erklärt worden sei (was ebenfalls sinnlos gewesen wäre). § 1187 ist im § 1189 nur behufs abgekürzter Bezeichnung der in Rede

Digitized by Google

II. Kraft des Pfandrechts haftet für die Schuld zunächst und vornehmlich das Schiff selbst[1]. Besteht das Pfandrecht an mehreren Schiffen, so haftet jedes für die ganze Schuld (§§ 1259, 1222). An den von dem Schiffe getrennten Bestandteilen dauert die Haftung fort, und das gilt auch dann, wenn überhaupt nur noch Schiffstrümmer vorhanden sind[2]. Das Pfandrecht an ihnen ist aber selbstverständlich ein schlichtes Fahrnis-, kein Registerpfandrecht. Dafs der Gläubiger als solcher nicht den Besitz der Pfandsachen erhält, kann dem nicht im Wege stehen. Denn dessen bedarf es nur zur rechtsgeschäftlichen Bestellung eines Pfandrechts, um die es sich hier nicht handelt[3]. Aufser dem Schiffe ergreift die Pfandhaftung auch dessen Zubehör, soweit dieses in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt ist[4]. Frachtgelder, die nach den früheren Rechten verschieden behandelt wurden[5], werden nach dem B.G.B. von der Pfandhaftung

---

stehenden Hypotheken genannt (vgl. auch Prot. III 674 mit VI 259). Was er vorschreibt, gilt für die Pfandrechte des § 1270, weil es für Registerpfandrechte an Schiffen überhaupt gilt. Das darf aber nicht (mit Biermann zu § 1270) dahin ausgedrückt werden, die entsprechende Anwendung des § 1187 auf den Fall des § 1270 sei selbstverständlich; das Gesetz habe sie deshalb nicht vorzuschreiben brauchen. Andererseits ist auch Boyens (II 36) nicht zuzustimmen, der aus dem Fehlen einer dem § 1187 entsprechenden Vorschrift für den Fall des § 1270 folgert, dafs die in diesem erwähnten Pfandrechte nicht, wie diejenigen des § 1187, nur als Sicherungspfandrechte zulässig seien. Es gibt, soweit das Verhältnis von Forderung und Pfandrecht und die Mittel zum Beweise der Forderung in Betracht kommen, nur eine Art von Schiffspfandrechten, und die Pfandrechte des § 1270 nehmen in diesen Beziehungen keine besondere Stellung ein. Vgl. auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 507 Anm. 1.

[1] Ist das Schiff — sei es vom Alleineigentümer oder von Miteigentümern — als Ganzes verpfändet worden, so kann der Pfandgläubiger seine Befriedigung nicht aus einer einzelnen Part (nach den von der Realisierung des Schiffspfandrechts verschiedenen Grundsätzen!) suchen. Vgl. auch Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 38 Anm. 1; schwed. G. v. 1901 § 15.

[2] Die dies ausdrücklich besagende Vorschrift des Entw. I 1150 Abs. 2 (Mot. III 805) wurde nach dem Vorgange in Ansehung des Nutzbrauchs (§ 988 Abs. 1 des Entw., Prot. III 389) als neben dem (jetzigen) § 953 entbehrlich gestrichen (Prot. III 450). S. übrigens Mittelstein, B.Sch.G. 501 Anm. 3; Knitschky S. 802.

[3] Vgl. hierüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 39.

[4] B.G.B. 1265 Abs. 1, nachgebildet dem Schlufspassus von § 1120, mit dem er auch die durch die Regelung der Beweislast bedingte, sachwidrige Fassung teilt. Über das frühere Recht Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 41 f. S. ferner Spanien 7. Das dän. RegistrierungsG. v. 1. IV. 1892 § 47 gestattet die Erstreckung des Pfandrechts an einem im Bau begriffenen Schiffe auf die nach dem Bauplatze geschafften Materialien.

[5] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 51 ff.; vgl. auch Arch. f. Bürgerl.

Digitized by Google

nicht ergriffen[1]. Ebensowenig Ersatzforderungen des Eigentümers wegen Verlustes oder Beschädigung des Schiffes, gleichviel auf welchem Rechtsgrunde sie beruhen, insbesondere auch Versicherungsgelder in Abweichung vom Hypothekenrecht[2].

III. Die Frage, wofür das Schiff kraft des Registerpfandrechts haftet, beantwortet § 1264 im Anschluſs an das Recht der Hypothek. Die Anwendung des § 1210, nach dem das Fahrnispfand für die Forderung in deren jeweiligem Bestand, insbesondere auch für Zinsen und Vertragsstrafen haftet, ist ausdrücklich abgelehnt worden[3]. „Die Haftung des Schiffs beschränkt sich auf den eingetragenen Betrag der Forderung und die Zinsen nach dem eingetragenen Zinssatze“[4]. Eine nachträgliche Steigerung der Forderung, z. B. durch Ver-

Recht IV 129 f. Unrichtig die Verwendung des Art. 441 A.D.H.G.B. durch Schröder bei Endemann S. 302 Anm. 24.

[1] Prot. III 503. Übereinstimmend für das französische Recht Desjardins V nr. 1210; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1625; für das belgische Jacobs II nr. 527; für das italienische Pipia II nr. 1512. Nach englischem Recht (Abbott S. 44 f.; Maclachlan S. 44, 531; s. auch Hans. G.Z. 1874 S. 314) hat der Pfandgläubiger keinen Anspruch nur auf die Fracht, die wirklich verdient (actually earned) ist, bevor er sich (s. hierzu Abbott S. 47) in den Besitz des Schiffes gesetzt hat. Vgl. die Entscheidungen bei Marsden, Digest, Sp. 178—181. S. auch Spanien Art. 7.

[2] Die Frage der Haftung der Versicherungsgelder (s. darüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 48 ff.) ist nicht ausreichend geprüft worden: Prot. III 450 f. und andererseits ebend. S. 503 Nr. IV. Mit dem deutschen Rechte stimmt das englische überein, ebenso schwed. G. v. 1901 § 14. S. dagegen Belgien 149 (dazu Jacobs II nr. 549), Portugal 594, Argentinien 1361 Abs. 2, Frankreich (G. v. 19. II. 1889 Art. 2 bei Lyon-Caen et Renault VI nr. 1668), Spanien G. v. 1893 Art. 7 (vgl. 8 u. 9). Über die Haftung von Havereivergütungen und Entschädigungen aus Schiffskollisionen nach belgischem Rechte s. Jacobs II nr. 550; vgl. auch Lyon-Caen et Renault VI nr. 1624 und span. G. v. 1893 Art. 7 a. E.

[3] Prot. III 503.

[4] § 1264 Abs. 1 Satz 1; vgl. m. § 1115 Abs. 1. Hinsichtlich der Haftung des Schiffs für die Zinsen besteht eine Ausnahme von der Vorschrift des § 1264 Abs. 1 Satz 1 für das Maximalpfandrecht nach § 1271 Abs. 2 (vgl. § 1190 Abs. 2). Hier werden, wenn die Forderung verzinslich ist, „die Zinsen in den Höchstbetrag eingerechnet“, d. h. das Schiff haftet für sie, soweit durch ihre Berechnung bei Feststellung der Forderung der eingetragene Höchstbetrag nicht überschritten wird. — Über die Rechtsfolgen der unrichtigen Eintragung von Forderung und Zinssatz s. oben S. 152 f.; vgl. auch unten § 15 Nr. III. — Die Ansprüche wegen rückständiger Zinsen haben für die Befriedigung aus dem Schiffe nach deutschem Rechte verschiedenen Rang, je nachdem es sich um laufende und aus den letzten zwei Jahren rückständige Beträge oder um ältere Rückstände handelt: Zw.V.G. 162, 10 Abs. 1 Nr. 4 u. 8. Eine Anzahl fremder Rechte beschränkt dagegen von vornherein die Pfandhaftung des Schiffs auf

Digitized by Google

schulden oder Verzug des Schuldners, führt nicht auch eine Steigerung des Haftungsbetrages herbei[1]; insbesondere haftet das Pfand nicht für verwirkte Vertragsstrafen[2]. In Ansehung des Zinssatzes enthält § 1264 Abs. 2 eine mit der des § 1119 Abs. 1 übereinstimmende Vorschrift: Wenn die Forderung nicht als verzinslich oder mit einem niedrigeren Zinssatze als fünf Prozent eingetragen[3] ist, bedarf es zu einer Erweiterung der Pfandhaftung für Zinsen bis zur Höhe von fünf Prozent nicht der Zustimmung der im Range gleich- oder nachstehenden Berechtigten. Dasselbe mufs hinsichtlich einer nachträglichen Änderung der eingetragenen Zahlungszeit und des eingetragenen Zahlungsortes angenommen werden. Zwar ist das im § 1264 nicht, wie im § 1119 Abs. 2, ausdrücklich gesagt, aber auch die letztere Vorschrift ist nur zur Ausschliefsung von Zweifeln hinsichtlich eines auch ohnedies sich verstehenden Rechtssatzes aufgenommen[4], die entsprechende Ergänzung des § 1264 angenscheinlich nur vergessen worden.

Ohne dafs es einer bezüglichen Eintragung bedürfte, haftet das Schiff kraft des Registerpfandrechts, wie das Grundstück kraft der Hypothek, für die gesetzlichen Zinsen des eingetragenen Betrages der Forderung[5], namentlich also Verzugs- und Prozefszinsen, und für die Kosten der die Voraussetzung der Pfandrechtsrealisierung bildenden Kündigung, sowie der die Befriedigung aus dem Schiffe bezweckenden Rechtsverfolgung[6].

---

die Zinsen des laufenden und der letzten zwei oder drei Jahre; vgl. französ. G. v. 1885 Art. 13, span. G. v. 1893 Art. 10 (jedoch nur im Verhältnis zu Dritten), Belgien 145; für Italien s. Pipia II nr. 1522.

[1] S. dagegen für die Haftung des Bürgen B.G.B. 767.

[2] Prot. III 503, Knitschky S. 801. Das Schiff haftet also nicht, wie Biermann zu § 1264 meint, „in demselben Umfange wie ein Grundstück".

[3] Das Gesetz sagt: „Ist die Forderung unverzinslich oder ist der Zinssatz niedriger als fünf vom Hundert." Es kommt aber nicht auf die Verzinslichkeit, sondern auf deren Eintragung an, die natürlich jene zur Voraussetzung ihrer Wirksamkeit hat. § 1264 Abs. 2 und § 1119 Abs. 1 finden auch dann Anwendung, wenn die Forderung von vornherein zu 5% verzinslich war, die Eintragung aber nur zum Zinssatze von 4% erfolgt ist. Die ungenaue Fassung des Gesetzes ist im Wege redaktioneller Änderung an die Stelle der genauen des Entw. I 1065 Abs. 1 (anders Abs. 2) getreten. Vgl. auch Mot. III 646, Prot. III 548, IV 602.

[4] Prot. IV 602.

[5] § 1118, auf den § 1264 Abs. 1 Satz 2 verweist, sagt: „für die gesetzlichen Zinsen der Forderung". Dás mufs aber in dem Sinne des Textes verstanden werden (vgl. auch Mot. III 647).

[6] S. hierzu Mot. III 650; Strecker-Planck Anm. 2 zu § 1118; Oberneck, Reichsgrundbuchrecht[2] I 754 f.

Digitized by Google

IV. Wie die Besitzeinräumung zur Bestellung des Registerpfandrechts am Schiffe nicht erforderlich ist, so hat auch sonst der Pfandgläubiger kein Recht auf den Besitz des Schiffes[1]. Er erlangt diesen daher niemals in seiner Eigenschaft als Pfandgläubiger (§ 1266, s. oben S. 147). Insoweit, als sich hieraus Abweichungen ergeben, finden deshalb die Vorschriften der §§ 1205—1257 auf das Pfandrecht am eingetragenen Schiffe keine Anwendung. Die Tragweite dieser Vorschrift des § 1266 ist, auch abgesehen von dem früher (S. 138) hervorgehobenen Gesichtspunkt[2], nicht allem Zweifel entrückt. Unzweifelhaft fallen unter die Ausschliefsungsvorschrift die Bestimmungen über das Nutzungspfand (§ 1213 f.), die Verwahrungspflicht (§ 1215) und die mit dem Besitz des Pfandgläubigers zusammenhängenden Ansprüche des Pfandgläubigers und des Verpfänders gegen einander (§§ 1216—1218, 1223 Abs. 1, 1226), der Herausgabeanspruch des neuen Pfandgläubigers, auf den das Pfandrecht übergegangen ist (§ 1251), und das Erlöschen des Pfandrechts durch Rückgabe des Pfandes (§ 1253). Andererseits werden durch die Vorschrift des § 1266 nicht ausgeschlossen und gelten, weil auch im übrigen mit den §§ 1260—1271 vereinbar, auch für das Registerpfandrecht die Vorschriften über die Einreden des Verpfänders gegenüber dem Pfandgläubiger (§ 1211), über die Haftung mehrerer Pfänder (§ 1222), die Befriedigung des Pfandgläubigers durch den Verpfänder und den, der durch die Veräufserung des Pfandes ein Recht an ihm verlieren würde (§§ 1223 Abs. 2[3], 1224, 1225, 1249), den Übergang des Pfandrechts auf den neuen Gläubiger mit der Übertragung der Forderung, die Unmöglichkeit der Übertragung des Pfandrechts ohne die Forderung und sein Erlöschen

[1] S. dazu oben S. 139 Anm. 1. Vgl. Knitschky S. 805; Greiff-Planck Anm. 1 zu § 1266; Dernburg a. a. O. § 276 Nr. 3a; Mittelstein, B.Sch.R. 502 Anm. 1; zum Teil abweisend Boyens II 40.

[2] Aus diesem Gesichtspunkte ist zu verstehen und daher nicht auf § 1266 zu gründen die Nichtgeltung gewisser anderer Vorschriften des schlichten Fahrnispfandes für das Registerpfandrecht, so der §§ 1205—1210 und der §§ 1228—1248 (s. jedoch über § 1229 weiter unten im Texte). Die ersteren sind durch §§ 1260, 1261, 1264, die §§ 1228—1248 durch § 1268 für das Registerpfandrecht ersetzt. Sie alle würden auf dieses auch ohne den § 1266 keine Anwendung finden. Dafs sie gleichwohl im § 1266 mitgenannt sind, kann nicht auffallen. Eher befremdet, dafs er nicht statt der §§ 1205—1257 die §§ 1204—1257 nennt. Gleichwohl wird von keiner Seite die Geltung auch des § 1204 für das Schiffspfandrecht bezweifelt. Über die Nichterwähnung des § 1258 im § 1266 s. oben S. 138 f. Anm. 4.

[3] Natürlich mit der gegebenen Modifikation hinsichtlich der „Rückgabe des Pfandes". Vgl. auch § 1266 Satz 2.

Digitized by Google

im Falle der Ausschliefsung seines Übergangs bei Übertragung der Forderung (§ 1250), endlich die Vorschriften über das Erlöschen des Pfandrechts mit der Forderung, für die es besteht (§ 1252), über die Wirkung peremptorischer Einreden gegen das Pfandrecht (§ 1254, vgl. dazu § 1266 Satz 2) und über die Endigung des Pfandrechts durch rechtsgeschäftliche Aufhebung und Konfusion (§§ 1255, 1256).

Streitig ist dagegen die Frage der Anwendbarkeit mit Bezug auf einige der im § 1266 genannten Vorschriften, die genau ihrem Wortlaute nach auf das Registerpfandrecht nicht angewendet werden können, die aber eine entsprechende Anwendung dulden würden. Am einfachsten dürfte sich der Streit mit Bezug auf das im § 1229 enthaltene Verbot der lex commissoria erledigen. Es kann nicht lediglich deshalb für unanwendbar auf das Schiffspfandrecht erklärt werden, weil der Eintritt der Verkaufsberechtigung hier nicht in Frage kommt[1]. Er braucht nur durch die ihn bedingende Voraussetzung des § 1228 Abs. 2 Satz 1 ersetzt zu werden, um ohne weiteres die Anwendung des § 1229 auf das Schiffspfandrecht zu gestatten. Ein sachlicher Grund, die lex commissoria bei diesem in Abweichung auch vom Hypothekenrechte (§ 1149) zu gestatten, ist nicht ersichtlich[2]. Mit Unrecht ist ferner dem § 1227, der dem Pfandgläubiger wegen Beeinträchtigung seines Rechts die aus dem Eigentum fliefsenden Ansprüche analog gewährt, auf Grund des § 1266 die Geltung für das Schiffspfandrecht schlechthin verweigert worden[3]. Natürlich können diese Ansprüche insoweit hier nicht in Betracht kommen, als sie auf einer Beeinträchtigung des Eigentums durch Entziehung oder Vorenthaltung des Besitzes beruhen. Der Eigentumsfreiheitsanspruch des § 1004 aber, der nach §§ 1259, 1227 auch dem Schiffspfandgläubiger entsprechend

---

[1] Dieser Grund mag für Schaps S. 24 Anm. 2 zu § 1266 bestimmend gewesen sein. Neumann, B.G.B.[3] Anm. 2 zu § 1266 hält § 1229 durch § 1268 für ersetzt; indessen vertragen sich beide sehr wohl miteinander.

[2] Biermann Abs. 2 u. 3 zu § 1266; Knitschky S. 806; Greiff-Planck Anm. 3e zu § 1266; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 503 unter r. Knitschky will die Befriedigung des Gläubigers durch Übertragung des Eigentums hier nicht schon von der Fälligkeit der Forderung an, sondern erst nach Erlangung eines Vollstreckungstitels zulassen. Für diese Abweichung von §§ 1229, 1228 Abs. 2 Satz 1 fehlt es aber an einem ausreichenden Grunde.

[3] Von Schaps a. a. O., Löwe-Makower II S. 318, Brodmann S. 340, 341 Anm. 1. S. dagegen Biermann Abs. 2 u. 3 zu § 1266; Knitschky S. 805 f.; Fischer u. Henle zu § 1266; Greiff-Planck Anm. 3d zu § 1266; Boyens II 40, 41; Mittelstein a. a. O. (oben Anm. 2) unter p.

Digitized by Google

zusteht, wird vom § 1266 nicht berührt. Zweifelhafter ist die Frage, ob das Gleiche von § 1219 zu sagen ist, der dem Pfandgläubiger Schutz gegen die Gefährdung seiner Sicherheit durch den drohenden Verderb des Pfandes oder durch eine zu besorgende wesentliche Wertminderung gewährt. Die überwiegenden Gründe sprechen auch hier für die Zulässigkeit entsprechender Anwendung, d. h. für die Gestattung vorzeitiger Befriedigung nach Maßgabe des § 1268, ohne die der Schiffspfandgläubiger schlechter gestellt wäre, als der Fahrnispfandgläubiger einerseits und der Hypothekengläubiger andererseits (§ 1133)[1].

V. Das Rangverhältnis unter mehreren an dem Schiffe bestellten Pfandrechten bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 879—881 und des § 1151 (B.G.B. 1261). Maßgebend ist somit die Reihenfolge der Eintragungen (§ 879 Abs. 1 Satz 1), die sich nach der Zeitfolge der Anträge bestimmt (F.G.G. 114, 100 Abs. 2, G.B.O. 18)[2]. Daß das Pfandrecht für eine künftige oder be-

[1] Vgl. Knitschky S. 803 ff.; Boyens II 40 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 502 f. unter i; Brodmann S. 341 Anm. 1. A. M. Meisner, B.G.B. III 314 Anm. zu § 1266; Neumann, B.G.B.[3] Anm. 2 zu § 1266; Greiff-Planck Anm. 2 zu § 1266 unter f; Biermann Abs. 1 zu § 1266. — Nach dem schwed. G. v. 1901 § 28 kann der Pfandgläubiger aus dem Schiffe die Befriedigung wegen seiner auch noch nicht fälligen Forderung suchen, wenn das durch Eintragung verpfändete Schiff vom Eigentümer so vernachlässigt oder beschädigt wird, daß die Sicherheit des Gläubigers merklich verringert ist. Für analoge Anwendung des dem § 1133 B.G.B. in der Hauptsache entsprechenden Art. 2131 Code civ. auf die Schiffshypothek Lyon-Caen et Renault VI nr. 1673; vgl. Rev. I 623 f. S. auch für das englische Recht die bei Abbott S. 47 Note x angeführten Entscheidungen.

[2] Es stimmt dies im Ergebnis mit den früheren Partikulargesetzen überein, die meist die Zeitfolge der Eintragungen für den Rang entscheiden ließen; vgl. preuß. E.G. z. A.D.H.G.B. Art. 59 § 3, G. v. 26. V. 1873 (Neuvorpommern und Rügen) § 48, G. v. 27. V. 1873 (Schleswig-Holstein) § 48, G. v. 27. I. 1879 (Hannover) § 1; oldenb. G. v. 3. IV. 1876 Art. 5, mecklenb.-schwer. V. v. 28. III. 1881 §§ 6 (Reihenfolge der Eintragungen), 25 Abs. 2, lüb. G. v. 18. I. 1882 § 7, hamb. G. v. 27. IV. 1885 § 6. Die meisten fremden Gesetze (s. auch brem. G. v. 15. XII. 1887 § 22) lassen das Datum der Eintragung entscheiden (so M. Sh. A. 1894 s. 33, französ. G. v. 1885 Art. 10, Belgien 142, Italien 675 Abs. 2, Portugal 592, span. G. v. 1893 Art. 37 f. norweg. G. v. 1901 §§ 24 Abs. 1, 2 Abs. 4). Auch Argentinien, das zunächst „el órden de su inscripcion" für die Priorität maßgebend sein läßt (Art. 1357 Abs. 1), scheint, nach der Vorschrift des Abs. 2 zu urteilen, dabei die Datierung im Sinne zu haben. Die unter demselben Datum eingetragenen Pfandrechte werden wiederum verschieden behandelt. Auch nach deutschem Rechte (F.G.G. 113) „soll" jede Eintragung den Tag angeben, an dem sie erfolgt ist. Aber die Datierung ist nicht privatrechtlich wesentlich (s. oben S. 153 Anm. 1) und gegenüber der Reihenfolge der Eintragungen nicht für deren Rangordnung

Digitized by Google

dingte Forderung bestellt ist, und dafs die zu seiner Bestellung erforderliche Einigung erst nach der Eintragung zustande gekommen ist, beeinträchtigt die Bestimmung des Ranges durch diese nicht. Das Rangverhältnis kann von vornherein abweichend von der gesetzlichen Regel bestimmt werden. Hierzu ist die darauf gerichtete Einigung des Eigentümers und der Rechtserwerber erforderlich. Nur bei Pfandrechten für Forderungen aus Schuldverschreibungen auf den Inhaber müssen auch hinsichtlich der abweichenden Rangbestimmung die Formen des § 1188 (nach § 1270) genügen. Das von vornherein auf Grund des Gesetzes oder abweichender Bestimmung eingetretene Rangverhältnis kann nachträglich geändert werden (§§ 880, 1151[1]). Auch kann einem neu bestellten Pfandrechte bei seiner Begründung ein von dem gesetzlichen abweichender Rang auf Grund des zu einem früher bestellten getroffenen Rangvorbehaltes gegeben werden (§ 881). Dafs die Registerpfandrechte den Schiffsgläubigerpfandrechten nachstehen, ist bereits (S. 135) erwähnt worden; von ihrem Rangverhältnisse zu anderen Pfandrechten wird noch die Rede sein (unten §§ 17 Nr. V, 18 Nr. III)[2].

VI. Die durch die Pfandbestellung begründete Haftung eröffnet dem Gläubiger mit Eintritt der Fälligkeit seiner Forderung den Zugriff auf das Schiff zum Zwecke der Befriedigung. Die Realisierung des Schiffspfandrechts unterscheidet sich von der des Fahrnispfandrechts nach Voraussetzung und Art. Der Schiffspfandgläubiger kann seine Befriedigung aus dem Pfande nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels, und er kann sie nur nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften suchen[3]. Ihrem Grundgedanken nach stimmt somit die Realisierung des Schiffspfandrechts mit derjenigen der Hypothek überein.

---

entscheidend. Über Eintragungen zu gleichem Range s. F.G.G. 114 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2.

[1] Vgl. hierzu Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] § 276 Nr. 4 Abs. 2.

[2] Über das Rangverhältnis von Registerpfandrechten am Schiffe zu solchen an Schiffsparten s. unten § 16 Nr. IV. Eine Konkurrenz von Registerpfandrechten und anderen rechtsgeschäftlichen Pfandrechten am Schiffe kann nach deutschem Rechte nicht mehr entstehen (s. hierzu Boyens I 79 § 56). Vgl. dagegen früher z. B. Hamb. G. v. 27. IV. 1885 § 6 Abs. 2, brem. G. v. 15. XII. 1887 § 21 Abs. 2 (auch 3).

[3] B.G.B. 1268 vgl. mit §§ 1228, 1233 einerseits, mit § 1147 andererseits. Dagegen ist nach englischem Recht (M. Sh. A. 1894 s. 35) der Pfandgläubiger (mortgagee) nach Fälligkeit seiner Forderung berechtigt, vom Schiffe Besitz zu ergreifen und es zum Verkauf zu bringen; ein nachstehender Pfandgläubiger bedarf aber zum Verkaufe der Mitwirkung aller vorstehenden oder eines Gerichtsbefehls. Vgl. Abbott S. 47, 50; Maclachlan S. 50.

Digitized by Google

Den vollstreckbaren Titel wird sich der Pfandgläubiger regelmäfsig im Wege der Klage zu verschaffen haben. Zweck der Klage ist die Erlangung der Feststellung, dafs der Gläubiger berechtigt ist, das belastete Schiff zur Befriedigung wegen seiner Forderung in Anspruch zu nehmen. Der Terminologie der C.P.O. gemäfs sind Klagantrag und Urteil auf Duldung der Zwangsvollstreckung zu fassen (vgl. dazu unten § 21 Nr. IV). Für die Klage passiv legitimiert ist der Eigentümer des Schiffs als Pfandschuldner (s. unten S. 167). Hierin wird an sich nichts geändert durch die Vorschrift des Zw.V.G. 164 (s. oben S. 71), dafs die Zwangsversteigerung, soweit sie zur Realisierung eines Registerpfandrechts dient, nur angeordnet werden darf, wenn der Vollstreckungsschuldner das Schiff im Eigenbesitze hat. Für das Vollstreckungsverfahren in Ansehung des Schiffes gilt der Eigenbesitzer als Eigentümer, wie für das Vollstreckungsverfahren in Ansehung eines Grundstücks der als Eigentümer Eingetragene[1]. Dafs dieser Gedanke dem § 164 zu Grunde liegt, nicht derjenige der Verfolgbarkeit des dinglichen Rechts gegen jedermann[2], ergibt sich schon aus der Beschränkung auf den Eigenbesitz. Zur Begründung des Antrags auf Zwangsversteigerung ist die Tatsache des Besitzes des Vollstreckungsschuldners durch Urkunden glaubhaft zu machen, soweit sie nicht bei dem Gerichte offenkundig ist (Zw.V.G. 164 Satz 2; vgl. 147 Abs. 2)[3]. Dafs der Besitz Eigenbesitz ist, wird im Hinblick auf die gesetzliche Vermutung des B.G.B. 1006 besonderer Glaubhaftmachung regelmäfsig nicht bedürfen. Gegenüber dem Eigentümer, der nicht Besitzer des Schiffes ist, kann der Gläubiger nach Zw.V.G. 164 die Zwangsversteigerung nicht erwirken. Gegenüber dem Eigenbesitzer, der nicht Eigentümer ist, würde er dies auf Grund eines gegen den Eigentümer erlangten vollstreckbaren Titels ebenfalls nicht können. Deshalb mufs ihm die Erlangung eines solchen Titels gegen den Eigenbesitzer als solchen durch entsprechende Anwendung des § 1148 B.G.B. ermöglicht werden.

Auf Grund des vollstreckbaren Titels kann der Gläubiger die Befriedigung aus Schiff und Zubehör nach den für die Zwangsvoll-

[1] Vgl. Zw.V.G.17; Denkschr. zu § 211 d. Entw. I (S. 340 f.), Denkschr. z. Entw. II S. 110; Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in d. unbew. Verm., S. 542.

[2] Hiervon geht Knitschky S. 809 f. aus; s. auch Greiff-Planck Anm. 2 zu § 1268; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 505.

[3] Hinsichlich des Eigentümers kann hierfür unter Umständen seine Eintragung im Schiffsregister genügen; vgl. Beschlüsse des Amtsgerichts und des Landgerichts Hamburg in Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 109, dazu Zw.V.G. 164 Satz 3.

Digitized by Google

streckung geltenden Vorschriften suchen. Die in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe unterliegen nunmehr reichsrechtlich (C.P.O. 864 Abs. 1), wie früher schon in weitem Umfange landesrechtlich[1], der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen[2]. Diese umfafst auch das Zubehör, soweit sich auf dasselbe das Registerpfandrecht erstreckt (C.P.O. 865 Abs. 1, B.G.B. 1265), und zwar so, dafs das Zubehör nicht gepfändet werden kann (C.P.O. 865 Abs. 2 Satz 1)[3]. Die Zwangsvollstreckung in ein registriertes Schiff erfolgt nur durch Zwangsversteigerung (C.P.O. 870 Abs. 2). Auf diese aber finden die für die Zwangsversteigerung von Grundstücken im Wege der Zwangsvollstreckung getroffenen Vorschriften des Zw.V.G. entsprechende Anwendung, soweit sich nicht aus dessen §§ 163—170 ein anderes ergibt[4].

Wenn das Pfandrecht an mehreren Schiffen besteht, kann der Gläubiger seine Befriedigung nach freier Wahl aus jedem von ihnen, aber auch aus mehreren oder allen zugleich suchen. Das ergibt sich für das materielle Recht aus B.G.B. 1259, 1222[5], für das Verfahren aus Zw.V.G. 162, 2, 18, 63, 76, 112, 122. Mit der Befriedigung des Gläubigers aus einem der Schiffe erlischt die Haftung auch der übrigen (§§ 1259, 1252). Gegen die grundlose Fortsetzung des Verfahrens betreffs der übrigen Schiffe nach ausreichendem Gebot auf eines oder mehrere gewährt Zw.V.G. 76 Schutz.

An der Geltendmachung des Registerpfandrechts wird durch die Konkurseröffnung über das Vermögen des Schiffseigentümers grundsätzlich nichts geändert. Da das eingetragene Schiff zu den Gegenständen gehört, die der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegen (C.P.O. 864 Abs. 1), kann der Gläubiger, der vor der Eröffnung des Konkurses ein Registerpfand-

[1] Mittelstein, Schiffspfandrecht §§ 3 u. 4.

[2] Über die Bedenken, die sich daraus ergeben, dafs für die Abgrenzung der in Ansehung der Zwangsvollstreckung immobilisierten Seeschiffe die Tatsache des Eingetragenseins in das Schiffsregister entscheidet, s. Mittelstein an den oben S. 33 Anm. 1 angeführten Stellen.

[3] Über abgetrennte Bestandteile s. Knitschky S. 813 f.

[4] Zw.V.G. 162, an dem nur auszusetzen ist, dafs er auch die Vorschriften über die Zwangsverwaltung für entsprechend anwendbar erklärt, mit Bezug auf die sich zwar nicht „aus den §§ 163—170", wohl aber aus C.P.O. 870 Abs. 2 ein anderes ergibt. Insofern war § 206 des Entw. I korrekter (vgl. § 207). — Eine Übersicht über die Besonderheiten der Zwangsversteigerung von Schiffen gibt Knitschky S. 810 ff.

[5] Des § 1230, den Knitschky S. 798 auf das Schiffspfandrecht entsprechend anwendet, bedarf es nicht. Vgl. auch § 1132 Abs. 1 Satz 2 und Mot. III 682 zu § 1078 Abs. 1 des Entw. I.

Digitized by Google

recht am Schiffe erworben hat, nach der Konkurseröffnung abgesonderte Befriedigung aus dem Schiffe beanspruchen (K.O. 47)[1]. Dieselbe erfolgt unabhängig vom Konkursverfahren (K.O. 4 Abs. 2) nach den für die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe überhaupt maßgebenden Bestimmungen. Die Klage behufs Erlangung des vollstreckbaren Titels ist gegen den Konkursverwalter anzustellen (K.O. 6)[2]. Dieser kann auch selbst die Zwangsversteigerung des Schiffes bei dem zuständigen Vollstreckungsgerichte betreiben (K.O. 126, Zw.V.G. 172—174).

VII. Das Pfandrecht am Schiffe ist mit der Forderung, für die es bestellt ist, derart verbunden, daß es einem anderen als dem Gläubiger nicht zustehen kann. Es geht mit ihrer Übertragung durch Rechtsgeschäft ohne weiteres auf den neuen Gläubiger über. Wird seine Übertragung bei der Übertragung der Forderung ausgeschlossen, so ist eine solche Vereinbarung insoweit wirksam, als der neue Gläubiger das Pfandrecht nicht erwirbt. Es verbleibt aber nicht bei dem früheren Gläubiger, sondern erlischt. Andererseits kann das Pfandrecht ohne die Forderung nicht übertragen werden; eine dahingehende Vereinbarung wäre nichtig (B.G.B. 1259, 1250, vgl. 401 Abs. 1, 412). Somit kommen für den Übergang des Pfandrechts lediglich die Vorschriften für die Übertragung der Forderung in Betracht (B.G.B. 398 ff.), und ist namentlich der Erwerb des Pfandrechts seitens des neuen Gläubigers nicht durch dessen Eintragung in das Schiffsregister bedingt[3]. Indessen ist die

---

[1] Bis zum 1. I. 1900 griff das reichsgesetzliche Absonderungsrecht zu Gunsten des Registerpfandgläubigers Platz, wenn entweder das Schiff nach Landesrecht in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen gehörte (K.O. 39, C.P.O. 757 Abs. 2), oder die Eintragung der Verpfändung in das Schiffsregister reichsgesetzlich oder landesgesetzlich der Übergabe des verpfändeten Schiffes gleichstand (K.O. 40, E.G. z. K.O. 14 Abs. 2 Nr. 1). Tatsächlich kam nur die erstere Alternative in Betracht: s. Mittelstein, Schiffspfandrecht §§ 3 Nr. III, 4. Seit dem 1. I. 1900 ist die Frage, welche Gegenstände in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum beweglichen Vermögen gehören, reichsgesetzlich geregelt, und die Ermächtigung der Landesrechte durch den früheren Art. 14 des E.G. z. K.O. im Hinblick auf die reichsrechtliche Regelung auch des Registerpfands weggefallen (E.G. z. G., betr. Änderungen der K.O., v. 17. V. 1898 Art. II Nr. 4). Übergangsvorschrift: Art. VI desselben G.

[2] Vgl. des Näheren L. Seuffert, Deutsches Konkursprozeßrecht § 17; Kleinfeller, K.O. (Petersen u. Kleinfeller, K.O.[4]), S. 33 ff., 250 ff., 255 f.

[3] So auch die deutschen Landesgesetze vor dem B.G.B. bis auf das hamburgische Recht (G. v. 27. IV. 1885 § 3 Abs. 2 Satz 1; vgl. § 5 Abs. 2), über welches s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 138 f. Nach englischem Recht (M. Sh. A. 1894 s. 37) erfolgt die Übertragung des Pfandrechts schriftlich; die

Digitized by Google

Eintragung des stattgehabten Erwerbes für den neuen Gläubiger von Vorteilen begleitet[1]. Es ist für ihn mit Rücksicht auf die Vorschriften über die Voraussetzungen der Eintragung (F.G.G. 104 Abs. 1, 107 Abs. 1) von Wichtigkeit, dafs er einen gesetzlichen Anspruch gegen den früheren Gläubiger auf Ausstellung einer öffentlich beglaubigten (B.G.B. 129) Urkunde über die Abtretung der Forderung gegen Tragung und Vorschiefsung der Kosten hat (B.G.B. 403). Diesen Anspruch braucht der Erwerber nicht, wenn es sich um eine Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber oder aus einem durch Indossement übertragbaren Papiere handelt[2]. Der Erwerb der Forderung und damit des Pfandrechts vollzieht sich hier nach den besonderen Regeln der Wertpapiere. Die Legitimation zur Geltendmachung des Pfandrechts wird auch der Registerbehörde gegenüber beim Inhaberpapier durch die Innehabung, beim Orderpapier durch die Innehabung in Verbindung mit der Benennung des Inhabers als des ursprünglich Berechtigten oder als des Indossatars (W.O. 36, H.G.B. 365) erbracht[3]. Die Führung des vorschriftsmäfsigen (F.G.G. 107) Nachweises dafür, dafs die Forderung zu den durch das Pfandrecht gesicherten gehört, ermöglichen die Bestimmungen des F.G.G. 112 Abs. 1, 120 Abs. 2. Nach ihnen soll die Eintragung eines Pfandrechts[4] für eine Forderung der in Rede stehenden Art nur erfolgen, wenn die Urkunde vorgelegt wird, und hat die Registerbehörde die Eintragung auf der Urkunde zu vermerken (vgl. unten § 15 Nr. VI)[5]. Das Pfandrecht am Schiffe folgt der Forderung auch dann, wenn

---

Eintragung der erfolgten Übertragung ist vorgeschrieben, aber für das Verhältnis unter den Parteien nicht wesentlich (s. dagegen namentlich s. 35). Vgl. auch Belgien 144 Abs. 2.

[1] S. Knitschky S. 799.

[2] Französ. G. v. 1885 Art. 12: Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire; s. auch Belgien 144 Abs. 1, Italien 488, Argentinien 1359. Über die analoge Anwendung des Art. 12 auf Inhaberschuldverschreibungen Lyon-Caen et Renault VI nr. 1633; Desjardins V nr. 1215; vgl. auch span. G. v. 1893 artículos adicionales.

[3] Das Blankogiro legitimiert den Inhaber als Indossatar. Vgl. Pappenheim, Begriff und Arten der Papiere auf Inhaber im Sinne des Art. 307 des Deutschen Handelsgesetzbuches (Berliner Dissert. 1881), S. 73.

[4] Über die Bedeutung der Worte „bei einem Pfandrechte" in F.G.G. 112 Abs. 1 s. Schultze-Görlitz, Komm. z. F.G.G. Anm. 1 zu § 112.

[5] Vgl. zum Vorangegangenen G.B.O. 44 Abs. 1 und dazu Ritter, Die allgemeinen Lehren des Handelsrechts, S. 192; Jacobi, Die Wertpapiere im Bürgerlichen Recht des Deutschen Reiches, S. 343 f.

Digitized by Google

der Wechsel in der Person des Gläubigers sich anders als im Wege der Übertragung durch Rechtsgeschäft unter Lebenden vollzieht. Für den Fall der „Übertragung" kraft Gesetzes — das B.G.B. spricht in diesem Falle sonst besser von einem Übergang der Forderung — ist dies in B.G.B. 412 durch Verweisung auf § 401 ausdrücklich ausgesprochen.

Nach der Passivseite hin folgt das Pfandrecht als Belastung des Schiffs dem Eigentum an diesem. Wie nur der Eigentümer das Schiff verpfänden und somit der erste sog. Pfandschuldner sein kann, so kann auch nur ein späterer Eigentümer des Schiffs an seine Stelle als Pfandschuldner treten. Und zwar vollzieht sich dieser Eintritt, so lange das Pfandrecht besteht, in gleicher Weise von selbst als Folge des Eigentumserwerbs, wie der Eintritt in die Pfandberechtigung als Folge des Forderungserwerbs. Das deutsche Recht zieht dem Wechsel des Eigentümers mit Rücksicht auf das Pfandrecht am Schiffe keine besonderen Schranken, namentlich auch nicht für den Fall, dafs dieser Wechsel in Gestalt der Veräufserung an einen Ausländer erfolgt und somit den Verlust des Flaggenrechts herbeiführt[1]. Vor dem Untergange zu Gunsten des gutgläubigen Erwerbers des Schiffes nach Mafsgabe des B.G.B. 936 ist das Pfandrecht, so lange es im Schiffsregister eingetragen ist, durch die Vorschrift des § 1262 Abs. 1 geschützt; dagegen ist es im Falle seiner mit Unrecht erfolgten Löschung der Gefahr dieses Untergangs nach § 1262 Abs. 2 Satz 1 in erhöhtem Mafse ausgesetzt (vgl. hierzu unten § 15 Nr. II). Wie der Verpfänder von vornherein nicht zugleich der Schuldner der durch das Pfandrecht zu sichernden Forderung zu sein braucht, so kann auch, wenn er dies war, nachträglich durch einen Wechsel im Eigentum des Schiffes oder in der Person des Schuldners[2] eine Sonderung von Pfandeigentümer und Schuldner stattfinden.

VIII. Die Anwendung lediglich der allgemeinen Vorschriften

[1] Über die Wirkung der Löschung des Schiffs im Schiffsregister für das eingetragene Pfandrecht s. unten § 15 Nr. VII. Die freiwillige Veräufserung eines hypothezierten Schiffes an einen Ausländer verbietet das französ. G. v. 1885 Art. 33 (vgl. Lyon-Caen et Renault V nr. 79, 132, VI nr. 1672; Desjardins V nr. 1212); s. auch span. G. v. 1893 Art. 40. Nach dem schwed. G. v. 1901 § 27 ist eine solche Veräufserung zwar erlaubt, sie läfst aber, wenn ohne Einwilligung des Pfandgläubigers erfolgt, den Veräufserer für die Schuld persönlich haftbar und diese ihm gegenüber alsbald fällig werden.

[2] Erfolgt dieser Wechsel im Wege der Schuldübernahme, so erlischt das Pfandrecht, wenn nicht der Eigentümer des Schiffes in die Schuldübernahme einwilligt (B.G.B. 418 Abs. 1).

Digitized by Google

über das Registerpfandrecht würde Schwierigkeiten in dem besonderen Falle zur Folge haben können, dafs das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber oder aus einem indossablen Papier bestellt ist. Da das Pfandrecht der Forderung folgt, teilt es hier mit ihr die Beweglichkeit, die zumal das Inhaberpapier und das in blanko girierte Orderpapier besitzen. Da ferner vornehmlich für grofse, auf Heranziehung des Publikums zur Kreditgewährung berechnete Anleihen die in Rede stehenden Formen der Schuldurkunden gewählt werden, wird das Pfandrecht regelmäfsig zur Sicherung zahlreicher, dem Pfandschuldner und einander unbekannter Besitzer von Partialobligationen dienen. Die Vornahme rechtlich erheblicher Handlungen in Ansehung des Pfandrechts durch die Gläubiger oder gegenüber den Gläubigern wäre sonach mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden. Ihnen zu begegnen bezweckt das Institut des Gläubigervertreters, welches unter Benutzung und Weiterbildung vom Verkehr erzeugter Einrichtungen für das Schiffspfandrecht in Übereinstimmung mit dem Rechte der Grundstückshypothek geregelt worden ist[1].

Bei dem Pfandrecht für eine Forderung der bezeichneten Art[2] kann für den jeweiligen Gläubiger ein Vertreter mit der Befugnis bestellt werden, mit Wirkung für und gegen jeden späteren Gläubiger bestimmte Verfügungen über das Pfandrecht zu treffen und den Gläubiger bei der Geltendmachung des Pfandrechts zu vertreten. Die Bestellung des Vertreters ist somit nicht vorgeschrieben, sondern nur zugelassen. Das ist um so mehr zu billigen, als die Vorschrift des Gesetzes nicht auf den Fall der Massenausgabe von Teilschuldverschreibungen beschränkt ist. Dafür, dafs von der Ermächtigung des Gesetzes Gebrauch gemacht werden wird, wo dies sachlich geboten erscheint, bürgt das eigene Interesse

---

[1] B.G.B. 1270, 1189, Prot. IV 611 f., III 668—676, 677 f., VI 259 f., Denkschr. S. 148 f., F.G.G. 112 Abs. 2 (vgl. G.B.O. 44 Abs. 2), R.G., betr. d. gemeins. Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen v. 4. XII. 1899 §§ 16, 17. — Literatur: Hachenburg, Beiträge zum Hypotheken- und Grundschuldrecht, S. 155 ff., Das B.G.B.[2], S. 606—609; Knitschky S. 796—798; Ritter, D. allgemeinen Lehren des Handelsrechts, S. 189—191; Strecker-Planck, Kober-Staudinger, Biermann zu § 1189; Oberneck, Reichsgrundbuchrecht[3], S. 971 bis 981; Cosack, Lehrbuch d. Bürgerl. Rechts II § 266 I 3; Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] 707 f.; Jacobi, Die Wertpapiere im Bürgerl. Recht des Deutschen Reiches, S. 344—346.

[2] Es ist, wie Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 507 Anm. 2c bemerkt, als ein Versehen zu betrachten, wenn Boyens II 42 die Bestellung des Vertreters nur bei der Forderung aus einem indossablen Papiere gestattet sein läfst.

Digitized by Google

des Verpfänders[1]; bei Pfandrechten für Forderungen aus Schuldverschreibungen auf Inhaber kann überdies mit Hilfe des Erfordernisses staatlicher Genehmigung zu ihrer Einführung in den Verkehr (B.G.B. 795) eine wirksame Kontrolle ausgeübt werden. Zur Bestellung des Vertreters ist die Eintragung in das Schiffsregister erforderlich (B.G.B. 1270, 1189 Abs. 1 Satz 2)[2]. Für die Erwirkung der Eintragung genügt bei dem Pfandrecht für die Forderung aus einer Inhaberschuldverschreibung die Erklärung des Eigentümers gegenüber der Registerbehörde, wenn die Bestellung des Vertreters gleichzeitig mit der des Pfandrechts oder zwar nach ihr, aber vor der Ausgabe der Schuldverschreibung erfolgen soll. In allen übrigen Fällen bedarf es der Einigung des Eigentümers und aller Pfandgläubiger über die Bestellung des Vertreters, sowie der Einwilligung auch der Pfandgläubiger zur Eintragung in das Register. Der als Vertreter in Aussicht Genommene selbst braucht seine Zustimmung nicht zu erklären[3]. Seine Bestellung wird aber naturgemäfs der Regel nach nicht ohne vorgängige Begründung eines Rechtsverhältnisses zwischen ihm und dem Verpfänder oder dem Gläubiger oder beiden stattfinden. Je nachdem der Vertreter das ihm übertragene Geschäft unentgeltlich oder entgeltlich zu besorgen übernimmt, wird es sich dabei meist um einen Auftrag oder um einen Dienstvertrag der in B.G.B. 675 genannten Art handeln.

Für den Gläubigervertreter kommen nach B.G.B. 1189 zwei Arten von Befugnissen in Frage[4]. Die eine Art ist vom Gesetze selbst bestimmt: der Vertreter ist befugt, den Gläubiger bei der Geltendmachung der Hypothek zu vertreten. Es liegt kein Anlafs vor, dies auf die Geltendmachung im Prozefswege einzuschränken[5]. Für die andere Art von Befugnissen hat dagegen das Gesetz nur den Rahmen geschaffen, innerhalb dessen die Verfügungsmacht des

---

[1] Prot. III 674; vgl. dazu Ritter a. a. O. S. 191 f.; Oberneck S. 974.

[2] Vgl. hierzu Oberneck S. 975 Anm. 23.

[3] Cosack verlangt für die Inhaberhypothek (s. dagegen für die Orderhypothek § 271 VI 2a a. E.) stets einen dinglichen Vertrag zwischen dem Pfandschuldner und dem Vertreter. Er beruft sich hierfür auf B.G.B. 873, der aber nicht anwendbar ist, weil der Gläubigervertreter nicht als „der andere Teil" im Sinne des § 873 betrachtet werden kann.

[4] Weitere Befugnisse erteilt ihm das R.G. v. 4. XII. 1899 (s. oben S. 168 Anm. 1) § 16 Abs. 2 (vgl. § 1).

[5] Wie Hachenburg, Das B.G.B.[2], S. 608. S. dagegen Prot. VI 259 f.; Biermann S. 414 Anm. 3b; Oberneck a. a. O. S. 977; Strecker-Planck Anm. 7b zu § 1189.

Digitized by Google

Vertreters durch die Beteiligten je nach Bedürfnis enger oder weiter zu begrenzen ist: der Vertreter ist befugt, mit Wirkung für und gegen jeden späteren Gläubiger „bestimmte" Verfügungen über das Pfandrecht zu treffen. Welche Verfügungen dies sind, mufs für jeden Fall aus dem Schiffsregister zum mindesten in Gestalt einer Bezugnahme auf die Eintragungsbewilligung ersichtlich sein[1]. In Frage kommen z. B. die Bewilligung von Löschungen und Rangänderungen, sowie die Erteilung von Anerkenntnissen und die Vornahme von Kündigungen[2]. Nach F.G.G. 112 Abs. 2 bedarf es der im Abs. 1 vorgeschriebenen Vorlegung der Schuldurkunde für eine Eintragung bei dem Pfandrechte nicht, wenn diese auf Grund der Bewilligung des nach B.G.B. 1270 bestellten Vertreters oder auf Grund einer gegen ihn erlassenen, gerichtlichen Entscheidung bewirkt werden soll. Die Vorschrift stellt eine notwendige Ergänzung des materiellen Rechts dar. Ohne sie wäre der Vertreter, in dessen Hand sich die Schuldurkunden regelmäfsig nicht befinden werden, hinsichtlich registermäfsiger Verfügungen lahmgelegt. Unter den besonderen Voraussetzungen des § 1 R.G., betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, vom 4. XII. 1899[3] ist der nach B.G.B. 1270, 1188 bestellte Gläubigervertreter neben dem von der Gläubigerversammlung bestellten nach Mafsgabe der §§ 3 und 7 Abs. 3 des genannten Gesetzes zur Berufung der Gläubigerversammlung und zur Ankündigung von Gegenständen für die Beschlufsfassung der berufenen Gläubigerversammlung berechtigt.

Die dem Gläubigervertreter eingeräumte Befugnis schliefst für

---

[1] A. M. Hachenburg, Das B.G.B.[2], S. 608 (früher Biermann[1] S. 245). Auch kann der Ansicht von Ritter S. 189 nicht beigetreten werden, dafs der Vertreter im Zweifel als ermächtigt gelte, im Namen des Gläubigers über die Hypothek zu verfügen. Vgl. im übrigen Strecker-Planck Anm. 7a zu § 1189; Oberneck S. 975 ff.; Biermann Anm. 3a zu § 1189.

[2] Prot. III 672, Denkschr. S. 148; Strecker-Planck Anm. 7b zu § 1189; Dernburg S. 707 Anm. 7. Dagegen betrachten Oberneck S. 977 und Biermann Anm. 3b zu § 1189 die Kündigung als eine Geltendmachung der Hypothek (über die praktische Bedeutung der Frage s. Biermann a. a. O.). Über die Empfangnahme von Zahlungen s. einerseits Prot. III 676, andererseits Biermann Anm. 3a zu § 1189.

[3] D. h. wenn von jemandem, der im Inlande seinen Wohnsitz oder seine gewerbliche Niederlassung hat, im Inlande Schuldverschreibungen mit im voraus bestimmten Nennwerten ausgestellt sind, die nach dem Verhältnisse dieser Werte den Gläubigern gleiche Rechte gewähren, die Nennwerte der ausgegebenen Schuldverschreibungen zusammen mindestens 300000 Mk. betragen, und die Zahl der ausgegebenen Stücke sich auf mindestens 300 beläuft. Vgl. hierzu Göppert, Ausgabe des G. v. 4. XII. 1899 (Berlin 1900), S. 17—28.

Digitized by Google

ihren Bereich die eigene Tätigkeit des Gläubigers nicht aus[1]. Das Gegenteil hätte als Abweichung von der für Vertretungsverhältnisse geltenden Regel gesetzlich bestimmt werden müssen[2]. Statt dessen enthält aber das Gesetz (§§ 1270, 1189 Abs. 2) eine Vorschrift, deren Fassung gegen die Ausschliefslichkeit der Vertretungsbefugnis spricht. Darnach kann der Eigentümer des Schiffs die Vornahme einer in den Bereich dieser Befugnis fallenden Verfügung (z. B. die Erteilung einer Löschungsbewilligung) von dem Vertreter verlangen, wenn er berechtigt ist, sie von dem Gläubiger selbst zu verlangen. Dafs dies dem Eigentümer nur als Recht gewährt ist, neben dem die Befugnis fortbesteht, die Verfügung von dem Gläubiger zu verlangen, verträgt sich nicht mit der Annahme, der Gläubiger werde durch den Vertreter innerhalb der Grenzen von dessen Befugnis vom eigenen Handeln ausgeschlossen. Praktisch wird dies allerdings zum grofsen Teile der Fall sein, u. a. wegen der aus F.G.G. 112 Abs. 1 sich ergebenden Erschwerung der Eintragungen.

Die Bestellung des Gläubigervertreters schafft einen Bestandteil des Pfandrechts, der ohne das Einverständnis des Eigentümers und der Gläubiger nicht einseitig wieder beseitigt werden kann. Insbesondere mufs auch die freie Widerruflichkeit des Auftrags, auf dem etwa die Bestellung des Vertreters durch den Eigentümer beruht, an dem Rechte der Pfandgläubiger ihre Schranken finden. Im Bereich des R.G. v. 4. XII. 1899 (s. oben S. 170 Anm. 3) ist aber einer Gläubigerminorität die einseitige Erwirkung der gerichtlichen Abberufung des Vertreters beim Vorliegen eines wichtigen Grundes unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht (R.G. v. 4. XII. 1899 § 16 Abs. 3). Auch sonst bestimmt sich das Erlöschen der Vertretungsmacht des Gläubigervertreters nach dem ihrer Erteilung zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisse (vgl. B.G.B. 168 ff.). Die Eintragung des Erlöschens in das Schiffsregister ist auch bei rechtsgeschäftlicher Aufhebung nicht wesentlich[3]. Der Inhalt des

---

[1] So auch die herrschende Ansicht. A. M. Hachenburg, Beiträge, S. 155, 163 (s. aber andererseits B.G.B.[2], S. 608); Schlofsmann, Lehre v. d. Stellvertretung II 378.

[2] Hiervon ging man auch bei der Erörterung in der Kommission (Prot. III 676) aus.

[3] Biermann Anm. 5 zu § 1189 verlangt für die rechtsgeschäftliche Aufhebung der Vertretungsmacht bei der Hypothek die Eintragung im Grundbuche als die der Bestellung entsprechende Form. Zur Widerlegung dieser Argumentation genügt für das Schiffspfandrecht der Hinweis darauf, dafs auch die

Digitized by Google

Registers steht aber in allen Fällen des erfolgten Erlöschens in Ansehung des Pfandrechts mit der wirklichen Rechtslage nicht im Einklange, und es greift daher der Berichtigungsanspruch des B.G.B. 1263 (s. unten § 15 Nr. III) Platz.

Unmittelbar aus den Vorschriften des § 1189 ergibt sich, dafs das von ihm geregelte Verhältnis ein Vertretungsverhältnis ist. Der Gläubigervertreter wird als Vertreter im Register bezeichnet und tritt als solcher in Ausübung seiner Befugnisse auf. Mit Unrecht wird er nicht selten ein Treuhänder genannt[1]. Denn er hat nicht selbst Gläubigerrechte, und er tritt auch nicht formell auf, als hätte er solche[2]. Er ist Vertreter der Gläubiger, aber nicht lediglich, nicht einmal überwiegend in ihrem Interesse. Er vertritt gleichmäfsig den Gläubiger, der bei seiner Bestellung mitgewirkt hat, und denjenigen, der Forderung und Pfandrecht später, sei es auch nicht im Wege der Rechtsnachfolge, erworben hat. In der Ausübung der ihm erteilten Befugnisse ist er auch von der Gesamtheit der Gläubiger nicht abhängig[3], so wie er andererseits auch den einzelnen Gläubiger von der Ausübung seiner Rechte nicht ausschliefst. Es handelt sich um ein durchaus eigenartiges Vertretungsverhältnis, welches ungeachtet erheblicher Verschiedenheiten am besten mit demjenigen des Pflegers eines geschäftsfähigen Volljährigen verglichen werden kann[4].

---

rechtsgeschäftliche Aufhebung des Pfandrechts selbst zu ihrer Wirksamkeit der Löschung nicht bedarf.

[1] So auch Prot. III 672 ff.; nicht aber in der Denkschr. z. Entw. e. B.G.B. S. 148 f.

[2] Vgl. über den Begriff des Treuhänders A. Schultze in Jherings Jahrbb. XLIII S. 1 ff. Wenn in dieser Abhandlung § 1189 keine besondere Würdigung gefunden hat, so erklärt sich dies (gegen Kober-Staudinger[2] S. 519 Anm. *) sehr einfach eben daraus, dafs im Falle des § 1189 kein Treuhandsverhältnis vorliegt.

[3] Darum ist aber nicht gesagt, wie Jacobi, Wertpapiere, S. 344 meint, dafs er im eigenen Namen die Vertretung ausübt.

[4] Oberneck S. 971 ff.; Strecker-Planck Anm. 2 zu § 1189. Der Testamentsvollstrecker, auf den Hachenburg, Beiträge, S. 168 f., B.G.B.[2], S. 607 und Knitschky S. 797 hinweisen, ist nicht Vertreter des Erben; vgl. A. Schultze a. a. O. S. 64 ff. — Der Gläubigervertreter, der als solcher einen Prozefs führt, ist nicht Partei. Vgl. Oberneck S. 977 f.; Strecker-Planck Anm. 7b zu § 1189; Ritter S. 190; Biermann Anm. 3c zu § 1189 (gegen 1. Aufl. S. 245); Kober-Staudinger[2] S. 520 zu b; Gaupp-Stein[6,7] I 135 f.; auch im allgemeinen A. Schultze a. a. O. S. 31. A. M. Hachenburg, Beiträge, S. 171, B.G.B.[2], S. 608 f.; Jacobi, Wertpapiere, S. 345.

Digitized by Google

c) Endigung. § 14.

Die Verpfändung des registrierten Schiffes kann ohne Eintragung nicht rechtswirksam erfolgen, aber der Fortbestand des einmal bestellten Pfandrechts ist nicht an die Fortdauer der zur Bestellung erforderlichen Eintragung gebunden. Dafs durch die Löschung im Schiffsregister allein das Pfandrecht ebensowenig endigen kann, wie es durch die Eintragung allein zur Entstehung gelangt, ist selbstverständlich. Aber darüber hinaus ist die Löschung auch nicht neben anderen Erfordernissen für die Endigung des Pfandrechts wesentlich[1]. Allerdings ist es für die Beteiligten nicht gleichgültig, ob ein fortbestehendes Pfandrecht gelöscht worden ist. Eine solche Löschung kann den Untergang des Pfandrechts zwar nicht für sich allein, aber doch in Verbindung mit anderen hinzutretenden Umständen bewirken; sie ermangelt also nicht der selbständigen Bedeutung (vgl. darüber unten § 15 Nr. II). Aber diese kommt ihr doch nur innerhalb enger Grenzen zu. Im allgemeinen vollzieht sich die Endigung des Pfandrechts unabhängig von der Löschung. Auch die Löschung des Schiffes selbst im Schiffsregister läfst die durch Eintragung begründeten Pfandrechte selbstverständlich nicht untergehen[2].

Das Registerpfandrecht an Schiffen erlischt, von den Endigungsgründen dinglicher Rechte überhaupt, wie dem Untergange der belasteten Sache, abgesehen, teils nach allgemeinen Vorschriften für das Erlöschen des Fahrnispfandrechts, teils nach besonderen Bestimmungen. Auf Grund der ersteren kommen auch für das Registerpfandrecht als Endigungsgründe in Betracht das Erlöschen der Forderung, für die das Pfandrecht besteht (§ 1252)[3], die Aufhebung des Pfandrechts durch Rechtsgeschäft[4], das Zusammentreffen

[1] Diesen Standpunkt nehmen auch das preufs. E.G. z. A.D.H.G.B. Art. 59 § 2 Abs. 3 und das lüb. G. v. 18. I. 1882 § 5 ein; anders oldenb. G. v. 3. IV. 1876 Art. 3, mecklenb.-schwer. V. v. 28. III. 1881 § 8, hamb. G. v. 27. IV. 1885 § 7, brem. G. v. 15. XII. 1887 § 11; vgl. des näheren Mittelstein, Schiffspfandrecht § 23.

[2] Vgl. zum lüb. G. v. 1882 § 5 Abs. 3 Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 178 und Boyens I 126. Über die Wirkungen dieser Löschung für das Registerpfandrecht s. unten § 15 Nr. VII.

[3] Vgl. hierzu § 1267; Knitschky S. 814 ff.; Mittelstein, B.Sch.R. I 504 f.

[4] § 1255: auch durch einseitige Erklärung des Pfandgläubigers (Knitschky S. 815; anders Boyens II 42). Die Aufhebung des Pfandrechts sind der Verpfänder und der Eigentümer des Schiffs zu verlangen berechtigt, wenn dem Pfandrecht eine Einrede entgegensteht, durch welche seine Geltendmachung

Digitized by Google

von Eigentum und Pfandrecht in derselben Person nach Mafsgabe des § 1256, die Übertragung der Forderung unter Ausschliefsung des Pfandrechtsüberganges (§ 1250 Abs. 2). Von besonderen Endigungsgründen des Registerpfandrechts sind aufser dem nach den Regeln des Registerpfandrechts sich vollziehenden Ausscheiden von Zubehörstücken[1] die Ausschliefsung, die Zwangsversteigerung und der Notverkauf zu nennen[2].

Ein unbekannter Pfandgläubiger kann unter denselben Voraussetzungen wie ein Hypothekengläubiger im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Rechte ausgeschlossen werden.

1. Die Ausschliefsung kann erfolgen, wenn seit der letzten sich auf das Pfandrecht beziehenden Eintragung in das Schiffsregister zehn Jahre verstrichen sind, und das Recht des Gläubigers nicht innerhalb dieser Frist von dem Eigentümer des Schiffs[3] in einer nach B.G.B. 208 zur Unterbrechung der Verjährung geeigneten Weise (insbesondere durch Abschlagszahlung, Zinszahlung, Sicherheitsleistung) anerkannt worden ist. Die zehnjährige Frist beginnt, wenn für die Forderung eine nach dem Kalender bestimmte Zahlungszeit bestimmt ist, nicht vor dem Ablaufe des Zahlungstags (§§ 1269, 1170). Ist das Pfandrecht für die Forderung aus einer Schuldverschreibung auf den Inhaber bestellt, so mufs auch die gesetzliche oder in der Urkunde vom Aussteller anders bestimmte Vorlegungsfrist (§ 801) verstrichen sein, wenn die Ausschliefsung des Gläubigers erfolgen soll. Ist innerhalb dieser Frist die Schuldverschreibung vorgelegt oder der Anspruch aus der Urkunde ge-

---

dauernd ausgeschlossen wird: §§ 1266 Satz 2, 1254. Die Vorschrift ist nicht, wie Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] § 276 Anm. 4 meint, selbstverständlich, weil ohne sie die Geltung des § 1254 für das Schiffspfandrecht nach § 1266 Satz 1 zum mindesten zweifelhaft wäre.

[1] B.G.B. 1265 Abs. 2, 1121, 1122 Abs. 2. S. oben S. 49.

[2] Nicht bekannt ist dem deutschen Rechte das selbständige Erlöschen des Pfandrechts durch Ablauf einer bestimmten Dauer der nicht inzwischen erneuerten Eintragung. Dieser Endigungsgrund besteht nach dem Recht von Frankreich (10 Jahre), Belgien (3 Jahre, so auch früher französ. G. v. 1874), Argentinien (3 Jahre), Finnland (5 Jahre), Norwegen (5 Jahre), Schweden (10 Jahre). Italien 920 läfst die Klage aus dem Pfandrecht in 3 Jahren verjähren, Spanien (G. v. 21. VIII. 1893 Art. 49) in 10 Jahren. — Über die purge des französischen Rechts s. Desjardins V nr. 1252 ff.; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1658 ff.

[3] Dies braucht natürlich nicht der das Aufgebotsverfahren betreibende Eigentümer zu sein, sondern es kann auch ein früherer gewesen sein. Dagegen genügt die Anerkennung der Schuld durch den vom Eigentümer verschiedenen Schuldner nicht (s. auch Knitschky S. 818).

Digitized by Google

richtlich geltend gemacht worden, so kann die Ausschließung erst nach Eintritt der Verjährung erfolgen (§§ 1270, 1188 Abs. 2, 801 Abs. 1 Satz 2).

2. Die Ausschließung kann ferner erfolgen, wenn der Eigentümer zur Befriedigung des Gläubigers oder zur Kündigung berechtigt ist[1] und den Betrag der Forderung[2] für den Gläubiger unter Verzicht auf das Recht zur Rücknahme hinterlegt (§§ 1269, 1171 Abs. 1 Satz 1, vgl. 376 Abs. 2 Nr. 1).

Das Aufgebotsverfahren bestimmt sich nach den Vorschriften der C.P.O. 946—959, 988 Abs. 1 und 1024 Abs. 1[3]. Das Ausschlußurteil verschafft dem Eigentümer des Schiffes nicht nur einen Titel zur Aufhebung des Pfandrechts durch Löschung, sondern das Pfandrecht erlischt mit der Erlassung des Ausschlußurteils (§ 1269 Satz 2). Die gleiche Wirkung haben der Zuschlag im Zwangsversteigerungsverfahren[4] und der von dem Schiffer im Falle zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkte Verkauf des Schiffes[5]. Der im Wege des Aufgebotsverfahrens mit seinem Pfandrecht ausgeschlossene Gläubiger hat das Recht auf den für ihn hinterlegten Betrag der Forderung. Dieses Recht erlischt aber mit dem Ablaufe von dreißig Jahren nach der Erlassung des Ausschlußurteils, wenn sich der Gläubiger nicht vorher bei der Hinterlegungsstelle meldet; der Hinterleger ist dann trotz seines Verzichtes zur Rücknahme berechtigt (§§ 1269

[1] Zur Befriedigung des Gläubigers ist der Eigentümer berechtigt, sobald der Schuldner zur Leistung berechtigt ist (§§ 1259, 1249). Die Frage der Berechtigung zur Kündigung beantwortet sich nach dem Inhalte der Forderung.

[2] Die Hinterlegung von Zinsen ist nur erforderlich, wenn der Zinssatz im Schiffsregister eingetragen ist, also nicht im Falle des Maximalpfandrechts (s. oben S. 153 f.); Zinsen für eine frühere Zeit als das vierte Kalenderjahr vor der Erlassung des Ausschlußurteils sind nicht zu hinterlegen (§§ 1269, 1171 Abs. 1 Satz 2).

[3] Auf Grund der letztgenannten Vorschrift sind die nachstehenden Bestimmungen der Ausführungsgesetze zur C.P.O. getroffen worden: für Mecklenburg-Schwerin (8. IV. 1899) § 28, Oldenburg (15. V. 1899) § 12 Abs. 2 (desgl. f. d. Fürstentum Lübeck), Bremen (18. VII. 1899 §§ 6, 4 Abs. 2 u. 3), Lübeck (19. VII. 1899) § 5, Preußen (Fassung v. 6. X. 1899 §§ 8, 7 Abs. 1 u. Abs. 3 Satz 1, vgl. G. v. 22. IX. 1899 Art. 1 Nr. IV §§ 21, 20 Abs. 1 u. Abs. 3 Satz 1), Hamburg (22. XII. 1899) § 6.

[4] Zw.V.G. 169, 91, 89, 104. Diese Vorschriften haben ebenso, wie B.G.B. 1268, nur die im Inlande erfolgende Zwangsversteigerung im Auge. Es gilt aber das gleiche nach den Regeln des internationalen Privatrechts in Verbindung mit den übereinstimmenden Vorschriften der fremden Rechte auch im Falle der Zwangsversteigerung im Auslande.

[5] H.G.B. 764 Abs. 2, 530. Wagner I 253 ff.

Digitized by Google

Satz 3, 1171 Abs. 3)[1]. Ist das Pfandrecht durch den Zuschlag im Zwangsversteigerungsverfahren erloschen, so nimmt der Gläubiger an der Verteilung des Erlöses nach Maßgabe des Zw.V.G 109 ff. teil. Erlischt es durch den Notverkauf des Schiffers, so tritt für den Gläubiger an die Stelle des Schiffes das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist (H.G.B. 764).

Als eine Besonderheit des bremischen und oldenburgischen Rechts ist zu bemerken, daß das an einem im Bau befindlichen Schiffe bestellte Pfandrecht mit der Eintragung des Schiffs in ein Schiffsregister erlischt[2]. Hiermit ist ein selbständiger Endigungsgrund für das während des Baus bestellte Registerpfandrecht hinsichtlich solcher Schiffe geschaffen worden, die nach ihrer Fertigstellung in das Schiffsregister überhaupt eingetragen werden können. Die sonstigen Endigungsgründe des bürgerlichen Rechts bestehen daneben auch für sie, während sie für nicht in das Schiffsregister eintragbare Schiffe allein bestehen. Ist an einem Schiffe solcher Art während der Erbauung ein Registerpfandrecht begründet worden, so ändert sich an diesem durch die Fertigstellung des Schiffes an und für sich nichts.

d) Rechtslage und Registerstand. § 15.

I. Das Schiffsregister ist so wenig wie das Grundbuch etwa in der Art geordnet, daß sein Inhalt, betreffend Pfandrechte an Schiffen, schlechthin zutreffend wäre, und was in ihm nicht enthalten ist, schlechthin nicht zu Recht bestünde. In letzterer Hinsicht gilt allerdings ein anderes für die Entstehung der rechtsgeschäft-

[1] Vgl. hierzu die Hinterlegungsordnungen für Mecklenburg-Schwerin (9. IV. 1899) §§ 14, 21 Abs. 3, 341, Hamburg (14. VII. 1899) § 40 Abs. 1, Bremen (18. VII. 1899) §§ 7, 15 Abs. 2, Preußen (14. III. 1879, vgl. A G. z. B.G.B. Art. 84 Nr. II, XI—XIII) §§ 19, 58a, 61 Nr. 4, 64, Lübeck (7. XI. 1899) §§ 10, 34.

[2] Brem. A.G. z. B.G.B. v. 18. VII. 1899 § 30 Abs. 3 (früher G. v. 15. XII. 1887 § 25 Abs. 4; dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 184 f.), oldenb. G. v. 10. III. 1903 § 3. Beide Gesetze schützen den Pfandgläubiger in gleicher Weise gegen die hieraus erwachsende Gefährdung seines Rechts. Er hat im Falle der Eintragung des Schiffs in das Schiffsregister einen gesetzlichen Anspruch gegen den Eigentümer auf Bestellung eines Pfandrechts mit gleichem Range an dem fertigen Schiffe. Und es darf die Eintragung des Schiffes in das bremische, bezw. oldenburgische Schiffsregister nur erfolgen, wenn entweder alle während der Erbauung bestellten Registerpfandrechte getilgt sind, oder die nicht getilgten in einer ihrem bisherigen Range entsprechenden Reihenfolge oder unter entsprechender Bestimmung ihres Rangverhältnisses in das Schiffsregister eingetragen werden.

Digitized by Google

lichen Pfandrechte. Im übrigen ist aber ein Widerstreit zwischen dem Registerstande und der wirklichen Rechtslage in Ansehung des Pfandrechts in weitem Umfange möglich. Das gilt schon mit Bezug auf seine Entstehung, die ja trotz der erfolgten Eintragung nicht stattgefunden zu haben braucht. Es gilt aber noch mehr für Fortbestand und Untergang des Pfandrechts. Der Wechsel des Gläubigers durch Übertragung der Forderung, die Belastung des Pfandrechts mit Pfandrecht oder Nießbrauch und der Untergang des Pfandrechts vollziehen sich durch Rechtsvorgänge, die im Register nicht zum Ausdruck zu gelangen und demzufolge für Dritte nicht erkennbar zu werden brauchen. Für den in solchen Fällen gegebenen Widerstreit gilt die Regel, daß die Rechtslage durch den von ihr abweichenden Registerstand nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere genießt das Schiffsregister auch in Ansehung des durch Eintragung entstandenen Pfandrechts nicht den öffentlichen Glauben, der dem Grundbuche durch die Vorschriften der §§ 892—894 B.G.B. verliehen ist. Gleichwohl ist die Unrichtigkeit des Schiffsregisters nicht nur unter Umständen geeignet, den Berechtigten in der Ausübung und Verwertung seines Rechts zu beeinträchtigen[1]. Es gibt auch einige Fälle, in denen allerdings der Eintragung als solcher eine schützende, der Löschung als solcher eine gefährdende Kraft dem Pfandrecht gegenüber vom Gesetze eingeräumt und so dem Registerstande eine Einwirkung auf die Rechtslage verstattet wird.

II. Solange das Pfandrecht im Schiffsregister eingetragen ist, behält es im Falle der Veräußerung oder Belastung des Schiffes seine Kraft, auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist (§ 1262 Abs. 1). „Das" Pfandrecht, von welchem diese Vorschrift spricht, ist das nach Maßgabe des § 1260 bestellte, dem aber andere reichsgesetzlich gleichgestellt sind (s. unten § 17 Nr. II ff.). Wenn das Schiff veräußert, mit einem Nießbrauch belastet oder verpfändet wird, würde das vorher bestellte Registerpfandrecht dem nicht gutgläubigen Erwerber gegenüber, auch ohne eingetragen zu sein, nach allgemeinen Grundsätzen bestehen bleiben. Dagegen würde nach ihnen auch das eingetragene Pfandrecht zu Gunsten desjenigen Erwerbers, der zur Zeit des Erwerbes in Ansehung des Pfandrechts in gutem Glauben ist, erlöschen, wenn es sich um eine Veräußerung, zurücktreten, wenn es sich um eine Belastung handelte (B.G.B.

[1] Vgl. z. B. oben S. 126, unten S. 186 (über F.G.G. 111).

Digitized by Google

936, 1032, 1208). Der Erwerber ist in gutem Glauben, wenn ihm ohne grobe Fahrlässigkeit das Bestehen des eingetragenen Pfandrechts unbekannt ist[1]. Bei der Öffentlichkeit des Schiffsregisters und der vorgesehenen Vermerkung der Eintragungen auf dem Schiffszertifikat und den Urkunden über die Pfandforderung (F.G.G. 120, s. unten Nr. VI) wird dieser Fall nicht häufig sein. Immerhin kann er vorliegen, wenn z. B. die Vermerkung auf dem Zertifikat noch nicht erfolgt ist, und die Einsichtnahme in das Register sich nicht als eine grobe Aufserachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (B.G.B. 276 Abs. 1 Satz 2) darstellt. Für solche Fälle gewährt die Fortdauer der Eintragung dem Pfandrecht nach § 1262 Abs. 1 Schutz gegen Beeinträchtigung und Untergang auf Grund der „Vorschriften zu Gunsten derjenigen, welche Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten“[2].

Ist dagegen das Pfandrecht gelöscht und hierdurch ein Widerstreit zwischen Rechtslage und Registerstand herbeigeführt, das Pfandrecht also „mit Unrecht“ gelöscht worden, so hat die Löschung zunächst die Wirkung, dafs der besondere Schutz in Wegfall kommt, den die Eintragung nach § 1262 Abs. 1 dem Pfandrechte verschaffte. Sodann aber ist das trotz der Löschung fortbestehende Pfandrecht durch sie in höherem Mafse gefährdet, als dies ein schlichtes Fahrnispfandrecht gegenüber dem gutgläubigen Erwerber von Rechten an der Sache ist[3].

Wird nämlich das Schiff nach der zu Unrecht erfolgten Löschung des Pfandrechts veräufsert (§ 1262 Abs. 2 Satz 1), so erlischt dieses mit dem Erwerbe des Eigentums, aufser wenn der Erwerber zur Zeit des Eigentumserwerbes in Ansehung des Pfandrechts nicht in gutem Glauben ist, d. h. um sein Bestehen weifs oder[4] nur infolge grober Fahrlässigkeit nicht weifs. Die weiteren Einschränkungen des § 936 zum Schutze der die veräufserte Sache

---

[1] Nicht, wie Schaps S. 21 Anm. 1 meint, wenn er bei Erwerb seines Rechts das Vorhandensein des Pfandrechts nicht kannte.

[2] Wie schon aus dem Wortlaut des § 1262 Abs. 1 (v.: „auch wenn der Erwerber in gutem Glauben ist“) erhellt, liegt ihm nicht der Gedanke zu Grunde, dafs Gutgläubigkeit des Erwerbes gegenüber dem eingetragenen Registerpfande ausgeschlossen wäre. Das Gleiche galt bereits vom E. I § 1201 Abs. 1, der fälschlich in den Mot. III 848 f. in gegenteiligem Sinne erläutert wurde (s. dagegen auch Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 173 f. zum hamb. G. v. 27. IV. 1885 § 1).

[3] Vgl. auch dän. Reg.G. v. 1. IV. 1892 § 56 Satz 2.

[4] Diesen Fall ignorieren Schaps Anm. 2 zu § 1262 u. Loewe-Makower Anm. 2 zu § 1262 (S. 31).

Digitized by Google

belastenden Rechte kommen für das Schiffsregisterpfandrecht nicht in Betracht. Es erlischt unter den angegebenen Voraussetzungen auch dann, wenn der Erwerber das Eigentum ohne Übergabe erlangt, sei es, dafs diese im Falle des B.G.B. 929 Satz 2 ersatzlos wegfällt, oder dafs sie nach Mafsgabe des H.G.B. 474 und E.G. Art. 6 (s. oben S. 114 ff.) oder des B.G.B. 930, 931 durch eine der dort bezeichneten Vereinbarungen ersetzt wird. Es erlischt ferner erstens im Falle des § 929 Satz 2 auch dann, wenn der zur Zeit der Einigung über den Eigentumsübergang im Besitze des Schiffs befindliche Erwerber den Besitz nicht von dem Veräufserer erlangt hatte, zweitens in den Fällen des constitutum possessorium und der Abtretung des Anspruchs auf Herausgabe eines nicht im mittelbaren Besitze des Veräufserers befindlichen Schiffs, schon bevor der Erwerber dessen Besitz auf Grund der Veräufserung erlangt, und drittens in dem Falle der Ersetzung der Übergabe durch Abtretung des Herausgabeanspruchs auch dann, wenn der besitzende Dritte, gegen den sich dieser Anspruch richtet, zugleich eben der Gläubiger des mit Unrecht gelöschten Pfandrechts ist.

Wird nach der zu Unrecht erfolgten Löschung eines Pfandrechts ein dem gelöschten im Range nachstehendes Pfandrecht auf einen Dritten übertragen, so erlangt es den Vorrang vor dem gelöschten, es sei denn, dafs in Ansehung des letzteren der Dritte zur Zeit seines Rechtserwerbes nicht in gutem Glauben ist[1]. Streitig ist, ob diese den gutgläubigen Rechtsnachfolger des nachstehenden Pfandgläubigers schützende Vorschrift auf den Ersterwerber eines nach der unrechtmäfsigen Löschung eingetragenen Pfandrechts analog anzuwenden ist[2]. Zu Gunsten der Bejahung dieser Frage dürfte den Ausschlag geben, dafs für eine verschiedene Be-

[1] §§ 1262 Abs. 2 Satz 2, 1208 Satz 1. Schaps Anm. 3 zu § 1262 und Loewe-Makower Anm. 3 zu § 1262 wollen auch hier ohne Angabe von Gründen den Begriff des guten Glaubens abweichend von § 932 Abs. 2 verstanden wissen.

[2] Dafür Biermann Anm. 3 zu § 1262; Boyens II 39; Greiff-Planck Anm. 2c zu § 1262; Kober-Staudinger[2] Anm. 2c zu § 1262; dagegen Knitschky S. 821 f. und Mittelstein, B.Sch.R.[1] I 498 Nr. 5. Brodmann Anm. 2 zu § 1262 (S. 337) läfst auf das neu bestellte Pfandrecht § 1208 Satz 1 nach § 1266 ohne weiteres Anwendung finden; aus § 1262 Abs. 2 Satz 2 folge, dafs bei eingetragenen Schiffen die Anwendung des § 1208 nicht dadurch ausgeschlossen werde, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt. Ich halte diese Folgerung nicht für schlüssig, da die Anwendung des § 1208 Abs. 1 auf den Fall des § 1262 Abs. 2 Satz 2 lediglich auf einer Nachbildung der Vorschrift seines ersten Satzes beruht (s. Mot. III 849 zu E. I § 1201 Abs. 2).

Digitized by Google

handlung des Erwerbers eines bestehenden und desjenigen eines neuen Pfandrechts in der vorliegenden Beziehung kein genügender Grund vorhanden ist[1].

III. Den tatsächlichen und rechtlichen Nachteilen gegenüber, welche nach dem Vorbemerkten der Widerstreit zwischen Rechtslage und Registerstand für den Berechtigten im Gefolge haben kann, gewährt das Gesetz dem Gefährdeten Schutz nach dem Vorbilde des Liegenschaftsrechts[2].

1. Wenn der Inhalt des Schiffsregisters in Ansehung eines Pfandrechts mit der wirklichen Rechtslage nicht im Einklange steht, kann die Berichtigung des Registers nach den für die Berichtigung des Grundbuchs geltenden Vorschriften der §§ 894, 895, 897, 898 verlangt werden (§ 1263 Abs. 1). Der hier geschaffene Anspruch gründet sich lediglich auf die Tatsache der Nichtübereinstimmung von Registerpfand und Rechtslage, gleichviel wie sie entstanden ist[3]. Den Berichtigungsanspruch hat derjenige, dessen Recht nicht oder nicht richtig eingetragen oder durch die Eintragung einer nicht bestehenden Belastung oder Beschränkung beeinträchtigt ist (§ 894). Mithin der Pfandgläubiger, wenn das Pfandrecht zu Unrecht gelöscht, der Eigentümer, der nachstehende Pfandgläubiger oder Nießbraucher, wenn es zu Unrecht eingetragen

[1] Das hebt Knitschky (s. auch Mittelstein) selbst hervor, hält es aber „bei der positiven Natur der Grundsätze über den Schutz des guten Glaubens“ für bedenklich, auf dem Wege der Analogie helfen zu wollen. Hier scheint ihn die ältere, nicht zutreffende Auffassung geleitet zu haben, daß beim ius singulare die analoge Anwendung ausgeschlossen sei (s. dagegen z. B. Windscheid-Kipp, Pandekten[8] I § 29 Anm. 3). Er macht aber für seine Ansicht noch besonders geltend, daß bei Zulassung der Analogie die Ausschließung des Berichtigungsverfahrens gegenüber Neueintragungen die Lage des benachteiligten Gläubigers noch mehr verschlechtern würde. Auch diese Erwägung kann für durchschlagend nicht erachtet werden. Der Gläubiger des mit Unrecht gelöschten Pfandrechts hat natürlich den Berichtigungsanspruch (s. unten Nr. III) nur gegenüber einem nacheingetragenen, nicht auch gegenüber einem erst nacheinzutragenden Pfandgläubiger. Aber er ist auch gegen die Zurückdrängung durch einen solchen durch den Berichtigungsanspruch gegen den Eigentümer und durch die Möglichkeit, einen Widerspruch gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters eintragen zu lassen, hinreichend geschützt.

[2] Vgl. auch B.G.B. 435 Abs. 2, 445 und dazu oben S. 125 f.

[3] Denkschr. z. Entw. d. B.G.B. S. 154, Denkschr. z. Entw. d. F.G.G. (Berlin 1897, Guttentag) S. 60. Selbstverständlich kann, da das Pfandrecht nicht ohne die Eintragung entsteht, von einer Unrichtigkeit des Registers nicht die Rede sein, wenn trotz bindender Einigung über die Verpfändung die Eintragung noch nicht erfolgt ist. Vgl. auch Schaps S. 22 Anm. 1 zu § 1263, wo nur unklar ist, warum „kaum“ für „nicht“ gesagt wird.

Digitized by Google

oder nicht gelöscht, der Erwerber des Pfandrechts, der als Gläubiger noch nicht eingetragen ist usw. Der Anspruch richtet sich gegen denjenigen, dessen Recht durch die Berichtigung betroffen wird, d. h. hinsichtlich dessen der Registerstand nach erfolgter Berichtigung ungünstiger sein würde als vorher. Mithin gegen den als Pfandgläubiger Eingetragenen, wenn das Pfandrecht zu Unrecht nicht gelöscht, gegen den Eigentümer, wenn es zu Unrecht gelöscht ist usw. Zur Bewirkung der Berichtigung bedarf es regelmäfsig ihrer Bewilligung durch denjenigen, dessen Recht von ihr betroffen wird (F.G.G. 101, 102, 105). Das allgemeine Mittel zur Erlangung dieser Bewilligung für den Fall der Unrichtigkeit des Registers ist der Berichtigungsanspruch, der auf die Zustimmung zur Berichtigung des Registers gerichtet ist (§ 894). Insoweit als die Berichtigung auch ohne Einwilligung desjenigen herbeigeführt werden kann, dessen Recht von ihr betroffen wird, d. h. wenn die Unrichtigkeit durch öffentliche Urkunden nachgewiesen werden kann (F.G.G. 102, 105, 107), braucht der Berechtigte sich naturgemäfs des Berichtigungsanspruches nicht zu bedienen. Berechtigt hierzu ist er aber auch in diesem Falle[1]. Wenn, wie regelmäfsig (F.G.G. 111), die Berichtigung des Registers erst erfolgen kann, nachdem derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, als der Berechtigte eingetragen ist, tritt zu dem Anspruche gegen ihn auf Zustimmung zu der Berichtigung der Anspruch auf Bewirkung der Eintragung seines Rechts hinzu (B.G.B. 895). Das rechtskräftige Urteil, durch welches der Verpflichtete zur Abgabe einer dieser Erklärungen verurteilt ist, ersetzt diese nach Mafsgabe des § 894 C.P.O. Die Kosten der Berichtigung und der zu ihr erforderlichen Erklärungen hat im Verhältnis unter den Parteien[2] derjenige zu tragen, welcher die Berichtigung verlangt, sofern sich nicht aus einem zwischen ihm und dem Verpflichteten bestehenden Rechtsverhältnisse ein anderes ergibt (§ 897). Die Ansprüche aus §§ 894, 895 unterliegen keiner selbständigen Verjährung (§ 898).

2. Wenn die Unrichtigkeit des Schiffsregisters durch die zu Unrecht erfolgte Löschung eines Pfandrechts herbeigeführt worden ist, kann nach § 1263 Abs. 2 B.G.B. ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters gemäfs § 899 Abs. 2[3] eingetragen

[1] Vgl. Achilles-Planck Anm. IV zu § 894.

[2] Die Kostenzahlungspflicht der Behörde gegenüber ist öffentlichrechtlicher Natur und regelt sich daher nach Landesrecht. Die auf sie bezügliche Bemerkung von Schaps Anm. 4 zu § 1263 ist daher nicht gerechtfertigt.

[3] Also entweder auf Grund einer einstweiligen Verfügung (vgl. C.P.O. 941,

Digitized by Google

werden. Die Eintragung des Widerspruchs hat die Wirkung, dafs während ihrer Dauer im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffes dem Erwerber gegenüber das Gleiche gilt, wie wenn das gelöschte Pfandrecht eingetragen wäre. Dasselbe behält also seine Kraft nach Mafsgabe des § 1262 Abs. 1[1], und es erfährt keine Einbufse in Gemäfsheit des § 1262 Abs. 2. Der Widerspruch ist, wie im Grundbuchrecht[2], eine vorläufige Eintragung, dazu bestimmt, durch eine andere, endgültige abgelöst zu werden und während der Zeit bis zu ihrer Bewirkung den aus dem unrichtigen Registerstande sich ergebenden Gefahren zu begegnen. Da entsteht denn die Frage, warum nicht ebenso, wie nach § 899 ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Grundbuchs in allen Fällen des Berichtigungsanspruchs aus § 894, auch nach § 1263 Abs. 2 ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters in allen Fällen des Berichtigungsanspruchs aus § 1263 Abs. 1 eingetragen werden kann[3]. Diese Frage läfst sich nicht dahin beantworten, dafs nur die mit Unrecht erfolgte Löschung nach § 1262 Abs. 2 den Gläubiger gefährde[4]. Denn ebenso weit, wie das in dem Berichtigungsanspruch anerkannte Interesse an der Richtigkeit des Schiffsregisters, reicht auch dasjenige an der einstweiligen Hebung der Nachteile, welche seine Unrichtigkeit bis zu ihrer Beseitigung im Gefolge haben kann[5]. In anderen reichsgesetzlichen Vorschriften aufserhalb des B.G.B., welche die Eintragung eines Widerspruchs gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters vorsehen, ist dies auch durchaus anerkannt worden. Nach F.G.G. 119 (vgl. §§ 122, 123) ist von Amts wegen ein solcher Widerspruch einzutragen, wenn sich ergibt, dafs das Schiffsregister durch eine von der Register-

942 Abs. 2, F.G.G. 103), zu deren Erlassung es der Glaubhaftmachung einer Gefährdung des Rechtes des Widersprechenden nicht bedarf (vgl. hierzu Biermann, Widerspruch und Vormerkung, S. 106), oder auf Grund einer Bewilligung desjenigen, dessen Recht durch die Berichtigung des Schiffsregisters betroffen wird. Ist dieser zur Bewilligung der Eintragung des gelöschten Pfandrechts durch ein vorläufig vollstreckbares Urteil verurteilt, so gilt die Bewilligung der Eintragung des Widerspruchs als erteilt (C.P.O. 895).

[1] Das läfst aufser acht Schaps S. 23 Anm. 7 zu § 1263.

[2] Biermann, Widerspruch und Vormerkung, S. 91 ff.

[3] Dafs nur in dem einen Falle der zu Unrecht erfolgten Löschung eines Pfandrechts § 1262 die Eintragung des Widerspruchs zuläfst, übersieht Schultze-Görlitz Anm. 1a Abs. 3 zu § 119 F.G.G.

[4] So Greiff-Planck Anm. 3 zu § 1263.

[5] Auch insofern als diese Nachteile nicht in der Gefährdung der wirklichen Rechtslage, sondern in ihrer blofsen Verdunkelung bestehen (vgl. Knitschky S. 794).

Digitized by Google

behörde unter Verletzung gesetzlicher Vorschriften vorgenommene Eintragung unrichtig geworden ist. Zwischen der sich als Löschung eines Pfandrechts darstellenden (s. F.G.G. 115) und jeder anderen Eintragung wird hier nicht unterschieden. Das gleiche gilt von der auf Grund der §§ 895 und 942 C.P.O. zulässigen Eintragung eines Widerspruchs gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters. Es ist nicht einzusehen, warum eine solche z. B. im Falle unrichtiger Rangeintragung zwar auf Grund eines vorläufig vollstreckbaren Urteils nach C.P.O. 895, nicht aber auch auf Grund einer einstweiligen Verfügung nach B.G.B. 899 Abs. 2 erwirkbar sein soll. Zudem trifft C.P.O. 895 seine Vorschrift in der Form, dafs er die erfolgte Bewilligung der Eintragung eines Widerspruchs fingiert[1], also die Zulässigkeit einer solchen Eintragung auf Grund einer Bewilligung geradezu voraussetzt. Nach alledem erscheint es geboten, die Bestimmung des § 1263 Abs. 2 auf andere Fälle der Unrichtigkeit des Schiffsregisters, als den der zu Unrecht erfolgten Löschung eines Pfandrechts, entsprechend anzuwenden. Eine ausdrückliche Vorschrift über die Wirkung der Eintragung eines Widerspruchs gegen die Richtigkeit des Schiffsregisters enthält nur § 1263 Abs. 2 für den von ihm geregelten Fall. Darnach gilt, solange der Widerspruch gegen die mit Unrecht erfolgte Löschung im Schiffsregister eingetragen ist, im Falle der Veräufserung oder Belastung des Schiffes dem Erwerber gegenüber das Gleiche, wie wenn das Pfandrecht eingetragen wäre (s. § 1262 Abs. 1 und oben Nr. II). Dem auf Grund des § 1263 eingetragenen Widerspruch ist der nach Mafsgabe anderer Vorschriften wegen unrechtmäfsiger Löschung eines Pfandrechts eingetragene hinsichtlich seiner Wirkung ohne Zweifel gleichzustellen[2].

IV. Durch den Berichtigungsanspruch und die Zulassung der Widerspruchseintragung sind die dinglichen Rechte an Schiffen gegen die Gefahren der Unrichtigkeit des Registers in Ansehung von Vertragspfandrechten geschützt. In dem Mafse, wie die bezüglichen Vorschriften denen des Grundbuchrechts nachgebildet sind, mufs es auffallen, dafs den obligatorischen Ansprüchen auf Änderung der aus dem Register erhellenden Pfandrechtslage eine Sicherung durch Eintragung einer Vormerkung vom B.G.B. nicht ausdrücklich gewährt wird, obwohl sich hierzu im § 1263 die geeignete Gelegenheit geboten hätte. Indessen ist die Zulässigkeit

[1] Vgl. hierzu Gaupp-Stein[3],[4] Anm. II, III zu C.P.O. 895.
[2] Greiff-Planck Anm. 3d zu § 1263.

Digitized by Google

der Eintragung von Vormerkungen in das Schiffsregister nach dem Vorbilde des Grundbuchrechts sowohl bei der Beratung des B.G.B. selbst vorausgesetzt[1], als auch in der sonstigen mit diesem in Zusammenhang stehenden Reichsgesetzgebung ausdrücklich anerkannt worden[2]. Letzteres gilt allerdings nur von solchen Vormerkungen, die von Amts wegen oder auf Grund behördlichen Ersuchens oder auf Grund eines vorläufig vollstreckbaren Urteils einzutragen sind. Es ist aber auch die nirgends erwähnte Eintragung einer Vormerkung auf Grund der Bewilligung desjenigen, dessen Schiff oder dessen Recht von der Vormerkung betroffen wird (vgl. B.G.B. 885), zumal im Hinblick auf die Fassung des § 895 C.P.O. für statthaft zu erachten[3]. Nur in Ansehung eines Pfandrechts kann eine Vormerkung in das Schiffsregister eingetragen werden. Hier aber dient sie zum Schutze nicht nur des Anspruchs auf Bestellung[4], sondern auch desjenigen auf Löschung oder Änderung von Rang oder Inhalt. Hinsichtlich der Wirkungen, die sich an die Eintragung einer Vormerkung in das Schiffsregister knüpfen, fehlt es an einer allgemeinen Bestimmung. Den durch eine solche gesicherten Anspruch stellt K.O. 24 hinsichtlich der Berechtigung des Gläubigers, von dem Konkursverwalter Befriedigung zu verlangen, dem durch eine Vormerkung im Grundbuche gesicherten Anspruch gleich. Hier, wie in K.O. 14 und in den die Eintragung einer Vormerkung in das Schiffsregister zulassenden sonstigen Vorschriften des Reichsrechts, wird vorausgesetzt, dafs diese Eintragung dieselben Wirkungen habe, wie die einer Vormerkung in das Grundbuch nach B.G.B. 883 ff.[5].

V. Das allgemeine Interesse, das aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen an der Richtigkeit des die Schiffspfandrechte betreffenden Registerstandes besteht, hat, auch abgesehen von den

---

[1] Prot. III 501 f. Anläfslich der Beratung über den jetzigen § 895 C.P.O. wurde bemerkt, die Vormerkung passe überhaupt nicht für das Schiffsregister, weil dasselbe keinen positiven öffentlichen Glauben habe. Über diese — sachlich nicht zutreffende — Bemerkung wurde durch Ablehnung des mittelst ihrer begründeten Antrags und durch Annahme der für den jetzigen § 895 C.P.O. vorgeschlagenen Fassung zur Tagesordnung übergegangen.

[2] F.G.G. 100 Abs. 2 (G.B.O. 18 Abs. 2), 103, 123, C.P.O. 895, 942, K.O. 14 Abs. 2 Satz 2, 24 Satz 2.

[3] Vgl. Greiff-Planck Anm. 4 a. E. zu § 1263. S. auch oben S. 183.

[4] Vgl. Prot. III 501 Antrag 1 in seiner ursprünglichen Fassung.

[5] Vgl. Denkschr. z. Entw. d. F.G.G. S. 61 (Berlin 1897, Guttentag), z. Entw. e. G., betr. Änderungen d. C.P.O., S. 159 (desgl.), z. Entw. e. G., betr. Änderungen d. K.O., S. 12 f., 18 (Berlin 1898, Guttentag).

Digitized by Google

Schutzmitteln des Privatrechts, in einer Reihe von öffentlichrechtlichen Vorschriften Berücksichtigung gefunden. Auch ihm kommen zunächst die Bestimmungen zugute, die im Hinblick auf die Ausübung des Flaggenrechts die Eintragung des Eigentümers und der in den Eigentumsverhältnissen eintretenden Veränderungen in das Schiffsregister vorschreiben und die Verletzung der betreffs dieser Veränderungen statuierten Anzeigepflicht unter Strafe stellen (FlaggenG. 7, 13, 14, 20, 23). Sodann aber ist eben mit Rücksicht auf das Schiffspfandrecht im F.G.G. aufser den in Betracht kommenden allgemeinen Vorschriften eine Reihe von besonderen Bestimmungen getroffen worden, welche zur Verhütung oder Beseitigung von Verschiedenheiten zwischen Rechtslage und Registerstand zu dienen geeignet sind. Sie ergänzen zum Teil die Vorschriften des B.G.B., indem sie die Zulässigkeit gewisser, materiellrechtlich nicht erforderlicher Eintragungen überhaupt erst erkennen lassen. So ergibt sich aus F.G.G. 104 Abs. 2 (vgl. auch 105 Satz 1), dafs die Belastung der durch ein Schiffspfandrecht gesicherten Forderung mit einem Nieſsbrauch oder einem Pfandrecht eintragungsfähig ist, obwohl es für ihre Bewirkung so wenig, wie für die Übertragung der Forderung, der Eintragung in das Register bedarf (B.G.B. 1069, 1274)[1]. Ferner sind Eintragungen und Löschungen, die eine Berichtigung des Schiffsregisters bezwecken, in verschiedenen Beziehungen gegenüber anderen Eintragungen erleichtert: Für die Berichtigung des Schiffsregisters durch Eintragung eines Berechtigten ist der Kreis der Antragsberechtigten über die Grenzen von F.G.G. 100 Abs. 2 Satz 1 hinaus nach dem Vorbilde der G.B.O. 18 erweitert worden (F.G.G. 100 Abs. 2 Satz 2). Zur Berichtigung des Schiffsregisters bedarf es gegen die Regel von F.G.G. 101 der Bewilligung desjenigen, dessen Recht von der Bewilligung betroffen wird, dann nicht, wenn die Unrichtigkeit nachgewiesen wird (F.G.G. 102, vgl. 107 und G.B.O. 22 Abs. 1, 29). Unter derselben Voraussetzung erübrigt sich für die Löschung eines Pfandrechts am Schiffe oder eines das Pfandrecht belastenden Rechts, die zur Berichtigung des Schiffsregisters erfolgen soll, die sonst geforderte Zustimmung des eingetragenen Eigentümers, bezw. des eingetragenen Pfandgläubigers (F.G.G. 105, vgl. 107 und G.B.O. 27)[2]. Die Vorschriften des F.G.G., auf Grund deren in Abweichung von dem Antragsprinzip (§ 100 Abs. 1 Satz 1) in gewissen Fällen Eintragungen oder Löschungen

[1] Vgl. auch für die Verfügungsbeschränkungen F.G.G. 102, 115 und für Widerspruch und Vormerkung oben S. 181 ff.

[2] S. auch F.G.G. 103; vgl. G.B.O. 25.

Digitized by Google

von Amts wegen oder auf Ersuchen einer Behörde zu erfolgen haben, fordern in diesem Zusammenhange ebenfalls Berücksichtigung. Sie sind zum Teil provisorisch in Gestalt von Vormerkungen und Widersprüchen zu bewirken[1], zum Teil aber auch endgültig. So ist von Amts wegen im Falle der Belastung mehrerer Schiffe mit einem Pfandrechte (s. oben S. 146) auf dem Blatte jedes Schiffes die Mitbelastung der übrigen erkennbar zu machen und das Erlöschen einer Mitbelastung zu vermerken (F.G.G. 116). Ist ein Testamentsvollstrecker ernannt, so ist dies nach F.G.G. 118 bei der Eintragung des Erben des Gläubigers von Amts wegen mit einzutragen, es sei denn, dafs das eingetragene Recht der Verwaltung des Testamentsvollstreckers nicht unterliegt und daher die aus B.G.B. 2211 Abs. 2 sich ergebende Gefahr nicht besteht. Endlich ist auf die Vorschrift des F.G.G. 111 hinzuweisen, nach welchem eine Eintragung regelmäfsig nur erfolgen soll, wenn derjenige, dessen Recht durch sie betroffen wird, als der Berechtigte eingetragen ist. Auch diese Vorschrift ist innerhalb ihrer Grenzen für die Herbeiführung der Richtigkeit des Schiffsregisters in Ansehung der Pfandrechte von Bedeutung.

VI. Dafür, dafs der Inhalt des Schiffsregisters auch, soweit es sich um die Pfandrechte an eingetragenen Schiffen handelt, den Interessenten zugänglich sei, sorgen in erster Reihe die allgemeinen Bestimmungen des FlaggenG. (§ 5) über das Schiffsregister überhaupt. Darnach ist dieses öffentlich und seine Einsehung jedem gestattet[2]; von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten[3] Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind[4]. Der Inhalt des Schiffsregisters ist somit jedermann zugänglich; namentlich bedarf es für die Einsichtnahme und für das Verlangen von Abschriften abweichend von den Vorschriften der G.B.O. 11 nicht der Darlegung eines berechtigten Interesses. Soweit es

[1] So F.G.G. 100 Abs. 2 Satz 2 (G.B.O. 18 Abs. 2), 119 Satz 1, 123.

[2] Die Einsichtnahme in die Register*akten* ist nicht jedem gestattet, sondern kann nur jedem gestattet werden, und dies nicht schlechthin, sondern nur insoweit, als er ein berechtigtes Interesse glaubhaft macht. Das Gleiche gilt von der Erteilung der — auf Verlangen zu beglaubigenden — Abschriften aus den Akten. F.G.G. 34.

[3] Diese bestimmen sich nach Landesrecht; vgl. z. B. hamb. G., betr. d. Kosten f. Schiffsregistersachen, v. 29. XII. 1899 § 4, lüb. GerichtskostenG. v. 18. XII. 1899 S. 75 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2.

[4] Eine Verpflichtung der Registerbehörde zur Erteilung sog. Negativatteste (s. dagegen H.G.B. 9 Abs. 3) besteht reichsrechtlich nicht. S. dagegen mecklenb.-schwer. Bekanntm. v. 18. XI. 1899 Nr. 60 (Reg.Bl. S. 832).

Digitized by Google

sich um die öffentlichrechtliche Funktion des Schiffsregisters im Dienste der Nationalisierung des Schiffes handelt, war und ist hiergegen nichts einzuwenden, wenngleich auch schon von hier aus mit Bezug auf die Eigentumsverhältnisse eine Rückwirkung auf den Privatverkehr sich ergab. Dagegen ist die allgemeine Offenlegung der Belastungen von Schiffen mit Pfandrechten nicht unbedenklich[1]; sie ist aber eine kaum zu vermeidende Folge der Verwendung des Schiffsregisters für die Verpfändung (vgl. oben S. 139). Gewisse Personen sind für die Kenntniserlangung von Eintragungen in das Schiffsregister nicht auf ihr eigenes Vorgehen allein hingewiesen. Nach F.G.G. 121 (vgl. G.B.O. 55) soll nämlich insoweit, als nicht darauf verzichtet wird, jede Eintragung dem Antragsteller und dem eingetragenen Eigentümer sowie im übrigen allen aus dem Schiffsregister ersichtlichen Personen bekannt gemacht werden, zu deren Gunsten die Eintragung erfolgt ist, oder deren Recht durch sie betroffen wird. Auch diese Ordnungsvorschrift kann als Antrieb zur Herbeiführung der Eintragung seitens der Beteiligten wirken.

Die Eintragung der Verpfändung in die Schiffspapiere erfolgte schon vor der Entstehung des Registerpfandrechts zum Zwecke der Kündbarmachung[2]. Sie hat sich in Gestalt der Eintragung in das auf Grund des Schiffsregisters erteilte Zertifikat als ein wesentlicher

[1] Vgl. schon Prot. z. A.D.H.G.B. IV 1481, wo dieses Bedenken allerdings auch mit Bezug auf die Eigentumsverhältnisse erhoben wurde. Die Vorschrift des FlaggenG. 5 ist der des B.Sch.G. 121 nachgebildet (Begr. z. Entw. d. FlaggenG. S. 11), der den § 122 des G. v. 15. VI. 1895 unverändert (auch ohne Streichung der selbstverständlichen Worte „während der gewöhnlichen Dienststunden") wiedergibt. Über den entsprechenden § 4 des FlaggenG. v. 25. X. 1867 geht der jetzige § 5 durch die Statuierung des Anspruchs auf die Erteilung von Abschriften hinaus. Der § 4 stimmte wörtlich mit A.D.H.G.B. 432 Abs. 2 überein (vgl. zu diesem preuß. Entw. I § 424 Abs. 4, § 3, Entw. II Art. 386 Abs. 4, 5, 8 Abs. 2, Mot. S. 216, Prot. IV 1483, 1665 ff., VIII 4185, 4188; ferner Burdach im Central-Organ f. d. dtsche Handels- u. Wechselrecht N. F. VI 149 ff. (an welcher Abhandlung nur merkwürdig ist, daß sie, obwohl im Jahre 1870 erschienen, das am 1. IV. 1868 in Kraft getretene FlaggenG. v. 1867 ignoriert und Art. 432 Abs. 2 des A.D.H.G.B. noch als sedes materiae behandelt).

[2] Vgl. preuß. A.L.R. I 20 § 304 (dazu oben S. 129 Text zu Anm. 4). Noch das E.G. z. K.O. v. 10. II. 1877 § 14 Abs. 2 Nr. 1 (aufgehoben durch E.G. z. G., betr. Änderungen der K.O., v. 17. V. 1898 Art. II Nr. 4) gewährt dem Schiffspfandgläubiger das Absonderungsrecht des § 40 K.O., sofern nach Landesgesetz die Übergabe der mit einem beglaubigten Vermerke der Verpfändung versehenen Schiffsurkunden oder einer beglaubigten Abschrift derselben der Übergabe des verpfändeten Schiffes gleichsteht. Diese Vorschrift ist allerdings nicht mehr praktisch geworden. Vgl. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 15.

Digitized by Google

Teil der Pfandbestellung in einzelnen deutschen Landesgesetzen, wie in ausländischen Gesetzen auch nach Einführung des Registerpfandrechts erhalten [1]. Im übrigen ist diese Eintragung nach den deutschen Partikularrechten durchweg vorgeschrieben gewesen, wenn auch die Wirksamkeit der Verpfändung nicht von ihr abhängig war [2]. Diese Regelung hat den Vorzug, dafs sie einerseits die Erlangung der Kenntnis von den Belastungen des Schiffes nach Mafsgabe des Registers auch ohne Einsichtnahme in dieses ermöglicht und andererseits der Verpfändung des Schiffes aufserhalb des Heimatshafens keine Schwierigkeiten bereitet [3]. Auch das Reichsrecht hat sich auf denselben Standpunkt gestellt [4]. Nach F.G.G. 120 Abs. 1 ist jede in Ansehung eines Pfandrechts erfolgte Eintragung — also keineswegs nur die zur Bestellung des Pfandrechts an einem eingetragenen Schiffe erforderliche Eintragung — baldtunlichst auf dem Schiffszertifikat zu vermerken. Die Vermerkung hat von Amts wegen, braucht aber nicht durch die Registerbehörde selbst zu erfolgen; diese kann vielmehr nach Mafsgabe der Vorschriften über die Leistung der Rechtshilfe [5] die Vermerkung durch eine andere Registerbehörde oder durch einen deutschen Konsul bewirken lassen [4]. Zwangsmittel gegenüber den Beteiligten zur Ermöglichung der Vermerkung stehen der Registerbehörde nicht zur Verfügung [6]. In gleicher Art sucht das Gesetz auch die über die Pfandforderung etwa ausgestellte Urkunde hinsichtlich des für diese Forderung bestellten Pfandrechts mit dem Register

[1] Hamb. G., betr. d. Verpfändung v. Schiffen, v. 27. IV. 1885 § 5 Abs. 1 (dazu Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 67 f.), oldenb. G. v. 3. IV. 1876 Art. 2 Abs. 3 (dazu derselbe ebd. S. 77); vgl. französ. G. v. 10. XII. 1874 Art. 6 § II (nicht mehr nach G. v. 10. VII. 1885), Italien 485 Abs. 3—5, 486 Abs. 2. Für das A.D.H.G.B. war die Eintragung des Pfandrechts in das Zertifikat statt in das Schiffsregister beantragt, aber abgelehnt worden: Prot. IV 1715, 1720 ff.

[2] Preufs. E.G. z. A.D.H.G.B. Art. 59 § 1 Abs. 4, mecklenb.-schwer. V. v. 28. III. 1881 §§ 4 Abs. 1 (vgl. § 1 „durch Eintragung in das Schiffsregister"), 35, lüb. G. v. 18. I. 1882 § 2 Abs. 1 Satz 3 u. 4, Abs. 3 Satz 1, brem. G., betr. Verpfändung v. Schiffen v. 15. XII. 1887 § 18 Abs. 1 u. 2.

[3] Über die Erwägungen, die in Frankreich zur Beseitigung der früher vorgeschriebenen (s. oben Anm. 1) Vermerkung der Verpfändungen auf dem acte de francisation geführt haben, s. Desjardins V nr. 1221; Lyon-Caen et Renault V nr. 1638.

[4] Denkschr. z. Entw. d. F.G.G. S. 63 (Guttentag).

[5] F.G.G. 2, 194, Kons.G.G. 18, G.V.G. 158—169.

[6] S. dagegen früher z. B. brem. G., betr. Verpfändung v. Schiffen, v. 15. XII. 1887 § 18 Abs. 3.

Digitized by Google

in Einklang zu erhalten[1]. Wird eine solche Urkunde vorgelegt — was allerdings nur in den Fällen und nach Maßgabe des F.G.G. 111 erzwungen werden kann —, so ist die Eintragung, anläßlich deren die Vorlegung erfolgt, auch auf der Urkunde unter kurzer Bezeichnung des Inhalts der dem Pfandrecht im Range vorgehenden oder gleichstehenden Eintragungen zu vermerken und der Vermerk mit Unterschrift und Siegel zu versehen (F.G.G. 120 Abs. 2).

VII. Die wichtigste Veränderung des Registerstandes tritt ein, wenn das Schiff im Schiffsregister gelöscht wird. Die Löschung hat namentlich zu erfolgen, wenn das Schiff untergeht oder das Recht zur Führung der Reichsflagge verliert (FlaggenG. 13 Abs. 2). Der erstere Fall ist für die eingetragenen Pfandrechte ohne besonderes Interesse, da sie eben durch den Untergang des Schiffs nach allgemeinen Grundsätzen erlöschen. Um so beachtenswerter ist auch in Ansehung der Pfandrechte die Löschung des Schiffs wegen Flaggenverlustes. Sie läßt, wie bemerkt (oben S. 173), die Pfandrechte in ihrem Bestande unberührt. Indem sie aber das Schiff aus einem in das Register eingetragenen zu einem nicht registrierten macht, muß sie auch auf die fernere Gestaltung und Behandlung der Pfandrechte einwirken, deren eigenartige Regelung im Hinblick auf die Eintragung des Schiffes in das Register erfolgt ist. Nicht ganz einfach ist die Beantwortung der Frage, wie ein solches die Löschung des Schiffs überdauerndes Pfandrecht zu behandeln ist. Nach dem Wortlante des B.G.B. 1259 gelten die besonderen Vorschriften der §§ 1260—1271 nur für das Pfandrecht an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Sie würden darnach mit der Löschung des Schiffs für das Pfandrecht zu gelten aufhören, und dieses würde lediglich den allgemeinen Bestimmungen über das Fahrnispfandrecht unterstehen. Indessen kann diese Konsequenz aus § 1259 nicht gezogen werden. Es liegt z. B. auf der Hand, daß durch die Löschung des Schiffs dem Pfandgläubiger oder gar einer Mehrheit von Pfandgläubigern nicht ein Anspruch auf den Besitz des Schiffes erwachsen kann, und daß mithin die Vorschrift des § 1266 auch weiterhin Geltung behalten muß. Die Fassung des § 1259 wird daraus zu erklären sein, daß bei ihr an den Fall der Löschung des mit Pfandrechten belasteten Schiffs nicht gedacht worden ist. Somit ist für die einzelnen Vorschriften gesondert zu prüfen, wieweit sie auf das durch Eintragung be-

[1] Vgl. B.Sch.G. v. 15. VI. 1895 § 131 Abs. 4 und Begr. z. Entw. v. 1894 S. 135.

Digitized by Google

gründete Pfandrecht an einem im Schiffsregister gelöschten Schiffe Anwendung dulden. Diese Prüfung ergibt, daſs das Registerpfandrecht durch die Löschung des Schiffs in hohem Grade in Mitleidenschaft gezogen wird.

Mit der Löschung des Schiffs hört auch das Pfandrecht auf, im Schiffsregister eingetragen zu sein. Es büſst daher den besonderen Schutz gegen Untergang und Beeinträchtigung ein, den § 1262 Abs. 1 (vgl. S. 177f.) dem eingetragenen Pfandrechte gewährt. Auf der anderen Seite wird die besondere Gefährdung, die nach § 1262 Abs. 2 dem durch Eintragung begründeten Pfandrecht aus einer mit Unrecht bewirkten Löschung erwächst (s. oben S. 178 f.), im Falle der Löschung des Schiffs nicht Platz greifen[1]. Denn die Vorschrift des § 1262 Abs. 2 beruht darauf, daſs durch die erfolgte Löschung des Pfandrechts die Vermutung seines Unterganges zugunsten des Erwerbers des Schiffes begründet wird. Für diese Vermutung aber ist kein Anlaſs gegeben, wenn nicht das Pfandrecht, sondern das Schiff gelöscht wird, da die Löschung des Schiffs nach Maſsgabe des FlaggenG. 13 ohne Rücksicht auf die an dem Schiffe bestehenden Pfandrechte zu erfolgen hat. Die Vorschriften des § 1263 über Berichtigung des Registers und Widerspruch gegen seine Richtigkeit können selbstverständlich nach Löschung des Schiffs nicht mehr Anwendung finden. Dagegen hat die Realisierung des Pfandrechts auch nach der Löschung des Schiffs schon deshalb nach Maſsgabe des § 1268 (s. oben S. 162 ff.) zu erfolgen, weil die für das Faustpfand geltenden Vorschriften der §§ 1228 ff. nach wie vor unanwendbar sind. Freilich führt aber auch die Anwendung des § 1268 auf den vorliegenden Fall zu Abweichungen von der Regel. Der Pfandgläubiger hat seine Befriedigung auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften zu suchen. Das sind aber die Vorschriften für die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen nicht mehr schlechthin, da das Schiff nicht mehr im Schiffsregister eingetragen ist (C.P.O 864, Zw.V.G. 162). Wohl aber können diese Vorschriften in der durch Zw.V.G. 171 bedingten Gestalt zur Anwendung gelangen, da das wegen Verlustes des Flaggenrechts im Register gelöschte Schiff als ein „ausländisches" Schiff (s. dazu oben S. 33 Anm. 3) der im Zw.V.G. 171 bezeichneten Art zu betrachten ist.

Aus dem Gesagten erhellt, von wie grofser Bedeutung die

[1] A. M. Brodmann S. 417 Anm. 2 zu FlaggenG. 13.

Digitized by Google

aus Gründen des öffentlichen Rechts erfolgende Löschung des Schiffs auch für das privatrechtliche Verhältnis der Pfandgläubiger ist. Es ist daher gewifs nur gerechtfertigt, wenn diese nach einzelnen Landesgesetzen von der Löschung[1] oder von der beabsichtigten Löschung[2] zu benachrichtigen sind[3]. Nun wird freilich gegenüber dem kategorischen Löschungsgebote des Reichsrechts (FlaggenG. 13 Abs. 2) das Landesrecht den Pfandgläubiger vor den nachteiligen Folgen der Löschung nur sehr beschränkt schützen können[4]. Das ist ein Übelstand, der wiederum eine Folge der Verknüpfung des Pfandrechts mit dem zunächst öffentlichrechtlichen Zwecken dienenden Schiffsregister bildet (vgl. oben § 11 Nr. II). Es wird schwer sein, innerhalb des angenommenen Systems das Registerpfandrecht selbst im Wege der Reichsgesetzgebung der Löschung des Schiffs gegenüber wirksam sicherzustellen[5].

[1] So brem. G. v. 15. XII. 1887 § 29; dazu Boyens I 126 f., II 25. Man wird — wenigstens ihrem Gedanken nach — auch die Vorschrift des F.G.G. 121 (s. oben S. 187) heranziehen dürfen.

[2] So preufs. Min.V. v. 11. XII. 1899 § 30 Abs. 2 (s. bereits Instr. v. 12. XII. 1861 § 16 Satz 2 bei Bergmann, Die Vorschriften über das Schiffsregister, S. 120), oldenb. Min.V. v. 7. XII. 1899 § 26 Abs. 2.

[3] Nach preufsischem Rechte (s. Anm. 2), mit dem das oldenburgische übereinstimmt, sind die Pfandgläubiger, deren Aufenthalt bekannt ist, zu benachrichtigen. Das soll wohl keine Abweichung von der früheren Vorschrift bedeuten, dafs der eingetragene Pfandgläubiger, insofern sein Aufenthalt bekannt war, von der bevorstehenden Löschung in Kenntnis gesetzt werden sollte (s. auch das in Anm. 1 angeführte brem. G.). Genauer wird zu sagen sein, dafs die Benachrichtigung an den als Pfandgläubiger Eingetragenen ergehen mufs, der ja nicht auch der derzeitige Pfandgläubiger zu sein braucht.

[4] Die Benachrichtigung soll nach preufs. und oldenb. Rechte unter Bestimmung einer angemessenen Frist zur Geltendmachung eines Widerspruchs stattfinden und die Löschung erst nach dem Ablaufe dieser Frist erfolgen dürfen. Es ist aber nicht ersichtlich, wie ein Widerspruchsrecht des Pfandgläubigers gegen die nach dem FlaggenG. gebotene Löschung begründet sein kann.

[5] Als das Mindeste empfiehlt sich die Aufnahme der Vorschrift, dafs mit der Löschung des Schiffs die noch nicht fälligen Forderungen der Pfandgläubiger fällig werden. Das gilt nach den skandinavischen Rechten (dän. SeeG. 5 Abs. 2, RegistrierungsG. 59 Satz 2, schwed. lag om inteckning i fartyg 28, norw. RegistrierungsG. § 30 Abs. 1). Nach norwegischem Recht (Reg.G. 28 Abs. 1 Satz 2) wird ein Schiff, welches das norwegische Flaggenrecht verliert, im Schiffsregister erst nach Wegfall (§ 27) der eingetragenen Schiffs- und Partenpfandrechte gelöscht; bis dahin wird nur ein vorläufiger Vermerk über den Verlust des Flaggenrechts auf das Blatt des Schiffes gesetzt, der im übrigen die Wirkung der Löschung des Schiffes im Register hat, die Pfandrechte aber unberührt läfst. Hier ist also ein Versuch gemacht, das Schiffsregister vorübergehend als blofses Schiffspfandregister fungieren zu lassen.

Digitized by Google

e) Schiffspartenpfandrecht. § 16[1].

I. Nach § 1272 B.G.B. gelten die Vorschriften der §§ 1260 bis 1271 auch für das Pfandrecht an einer Schiffspart. Auch soweit nach dem Inhalt dieser Vorschriften ein anderes möglich wäre, ist trotz des Schweigens des Gesetzes anzunehmen, dafs sie nur auf das Pfandrecht an Parten solcher Schiffe Anwendung finden sollen, auf die sie selbst sich beziehen, d. h. in das Schiffsregister eingetragener Schiffe. Für das Pfandrecht an Parten nicht registrierter Schiffe bewendet es bei den allgemeinen Vorschriften über das Pfandrecht an beweglichen Sachen mit Einschlufs der besonderen Bestimmungen des § 1258 über das Pfandrecht an Miteigentümeranteilen. Ebenfalls versteht sich trotz des Schweigens des Gesetzes, dafs die Vorschriften der §§ 1260—1271 nach § 1272 für das Pfandrecht an Parten registrierter Schiffe nur als besondere Vorschriften gelten wollen, wie dies für das Schiffspfandrecht selbst im § 1259 ausdrücklich bestimmt ist. Auch für das Partenpfandrecht des § 1272 kommen also die allgemeinen Vorschriften des Fahrnispfandrechts — und zwar hier mit Einschlufs derjenigen des § 1258[2]

---

[1] Über das deutsche Recht vor dem Inkrafttreten des B.G.B. s. Mittelstein, Schiffspfandrecht §§ 30, 31.

[2] Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 509 (s. auch Biermann[1] Anm. zu § 1272, anders 2. Aufl. Anm. 2 ebd.) hält die Anwendung des § 1258 auf das Partenpfandrecht für ausgeschlossen, weil im § 1272 des § 1258 keine Erwähnung getan wird. Indessen ist dies nicht entscheidend. Die im § 1272 genannten Bestimmungen sind nur als besondere Vorschriften für das Partenpfandrecht zu betrachten, wie ja auch für das Schiffspfandrecht selbst die subsidiäre Geltung der allgemeinen Regeln nicht auf § 1266, sondern auf § 1259 beruht. Dafs aber im § 1266 der § 1258 nicht genannt ist, hat einen sehr einfachen Grund (s. oben S. 138 f. Anm. 4) und gestattet für sich allein einen Schlufs weder gegen noch für die Anwendbarkeit des § 1258 auf das Partenpfandrecht. Allerdings wird nun § 1258 im § 1272 nicht genannt. Gleichwohl steht seiner Anwendung auf das Partenpfandrecht im Prinzip nichts entgegen. Im Entw. I §§ 1205, 1197, 1184 (vgl. Mot. III 850 f.) war sie ausdrücklich vorgesehen. Nur infolge redaktioneller Änderungen ist es im Gesetze nicht dabei verblieben. Unzweifelhaft mufs § 1259, der im § 1272 ebenfalls nicht genannt ist, auf das Partenpfandrecht entsprechend angewendet werden. Daraus ergibt sich für dieses die Anwendbarkeit auch des § 1258, die aber wiederum die analoge Anwendung des § 1266 fordert. — Streitig ist aber des weiteren, welche praktische Bedeutung die subsidiäre Geltung des § 1258 für das Partenpfandrecht hat. Abs. 1 und Abs. 4 des § 1258 kommen ihrem Inhalte zufolge für dieses nicht in Betracht. Für die entsprechende Anwendung des Abs. 2 Satz 1 erklärt sich Knitschky S. 826 f. mit Recht. Was Greiff-Planck Anm. 2d zu § 1272 a. E. dagegen bemerkt, ist nicht beweisend. Zwar hat im Falle der Reederei der einzelne

Digitized by Google

— insoweit zur Anwendung, als nicht aus den Bestimmungen der §§ 1260—1271 sich ein anderes ergibt[1].

Die Schiffspart im Sinne des § 1272 kann aber weder der Anteil eines Mitreeders am Schiffe[2], noch ein Anteil an einem zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe[3] sein. Beides wird schon dadurch ausgeschlossen, dafs, wie das Schiff des § 1259 auch ein registriertes Binnenschiff sein kann, so auch die Part des § 1272 ein Anteil an einem solchen sein können mufs. Das B.Sch.G. vom 15. Juni 1895 hat bereits das Registerpfand an Miteigentümeranteilen eingetragener Binnenschiffe zugelassen[4], und es mufs aus den dafür mafsgebend gewesenen Gründen angenommen werden, dafs mit der Ersetzung seiner Vorschriften durch die des B.G.B. 1259 ff. eine Änderung in dieser Beziehung nicht hat herbeigeführt werden sollen[5]. Weiterhin hat ja das neuere Reichsrecht auch Seeschiffen, die nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt sind, und bei denen also auch von einer Reederei nicht gesprochen werden kann, das Schiffsregister zum Teil eröffnet (s. oben S. 14 ff.). Sind sie in dasselbe eingetragen, so müssen die Vorschriften der §§ 1260 ff. für das Pfandrecht an ihnen selbst auf Grund des § 1259, für dasjenige an Miteigentumsquoten von ihnen auf Grund des § 1272 gelten[6]. Nach alledem kann der Fall, dafs die Schiffspart die eines Mitreeders ist, obwohl er der wichtigste und zugleich der in den Vorarbeiten zum B.G.B.[7] allein berück-

---

Mitreeder keinen Anspruch auf Aufhebung der Gemeinschaft. Aber da die Auflösung der Reederei durch die Mehrheit der nach der Partengröfse zu berechnenden Stimmen beschlossen werden kann (H.G.B. 506, 491), kann sie unter Umständen durch den Willen des mehr als die Hälfte des Schiffes besitzenden Pfandschuldners allein herbeigeführt werden. Daher erscheint der Schutz des Pfandgläubigers nach Mafsnahme des § 1258 Abs. 2 als geboten. Der Anwendung des Abs. 3 ferner kann nicht mit Greiff durch den Hinweis auf die Vorschriften des Zw.V.G. 180 ff. entgegengetreten werden, weil die Aufhebung der Eigentumsgemeinschaft am Schiffe nicht notwendig im Wege der Zwangsversteigerung zu erfolgen braucht.

[1] S. auch Mot. III 850.

[2] So Meisner Anm. 1 zu § 1272.

[3] So Neumann, B.G.B.[3] Anm. 1 zu § 1272.

[4] § 131 (zu dem freilich die Begründung — Sten. Ber. üb. d. Verhdll. d. R.T. 9. Legisl.-Per. III. Sess. Anl.-Bd. I S. 361 — hinzuzuziehen ist), § 137.

[5] Auch dem Umstande, dafs nach der Denkschr. z. Entw. des E.G. z. H.G.B. S. 299 an die Stelle der Vorschriften des B.Sch.G. die §§ 1259—1271 (nicht 1272!) des B.G.B. träten, ist ernstliche Bedeutung nicht beizumessen.

[6] Vgl. ferner namentlich C.P.O. 858 (dazu oben S. 89).

[7] Mot. III 850, Prot. III 505 ff.

Digitized by Google

sichtigte ist, doch als nur einer der vom § 1272 getroffenen Fälle der Verpfändung des Miteigentümeranteils an einem eingetragenen Schiffe verstanden werden.

II. Die Verpfändung einer Schiffspart erfolgte nach den niederdeutschen Stadtrechten des ausgehenden Mittelalters in gleicher Art, wie die Verpfändung des Schiffs, durch Eintragung in das Stadtbuch[1]. Das moderne Recht dagegen hat bei der Neugestaltung des Registerpfandrechts keineswegs sich auf den Standpunkt prinzipieller Gleichbehandlung von Schiffen und Schiffsparten gestellt. Auch insoweit eine Verpfändung durch Eintragung für Schiffe zugelassen ward, wurde sie zum Teil für Schiffsparten abgelehnt[2]. In den Verhandlungen der A.D.H.G.B.-Kommission war die gegenteilige Anschauung in lebhaftem Streite zum Siege gelangt[3]. Nachdem aber in zweiter Lesung die ganze Materie der Landesgesetzgebung überlassen worden war, wurde die Verpfändung der Schiffsparten von dieser nicht gleichmäfsig behandelt[4]. Nach B.G.B. 1272, 1260 bildet für die Verpfändung von Parten registrierter Schiffe

[1] Die Quellen lassen nicht immer erkennen, ob es sich um Verpfändung von Miteigentümeranteilen oder von Bruchteilen durch den Alleineigentümer handelt. Sichere Beispiele für das erstere bieten mecklenb. U.B. III Nr. 1665 (a. 1283), Stralsund. Stadtb. (Fabr.) IV Nr. 616 (c. 1290), Lüb. U.B. VII Nr. 546 (a. 1433), Nr. 671 (a. 1436), VIII Nr. 221 (a. 1444).

[2] So Schweden G. v. 10. V. 1901 § 1 Abs. 2; s. auch über Belgien Jacobs II nr. 524.

[3] Prot. IV 1714, 1733—1736.

[4] Die Verpfändung von Schiffsparten durch Eintragung war ausgeschlossen in Mecklenburg-Schwerin (G. v. 28. III. 1881 § 28), Lübeck (G. v. 18. I. 1882 § 3), Hamburg (G. v. 27. IV. 1885 § 2) und Bremen (G. v. 15. XII. 1887 § 24 Abs. 1). Ob und in welcher Art sonst Schiffsparten verpfändet werden konnten, bestimmte sich nach dem bürgerlichen Recht (für Bremen vgl. noch § 24 Abs. 2 des G. v. 15. XII. 1887). In Oldenburg (G. v. 3. IV. 1876 § 1) erfolgte die Verpfändung von Parten registrierter Kauffahrteischiffe gleich derjenigen dieser Schiffe selbst ausschliefslich durch Eintragung in das Schiffspfandregister. In Preufsen war die Verpfändung von Parten registrierter Schiffe als nicht ausschliefsliche Verpfändungsform für die landrechtlichen Gebiete zugelassen (A.L.R. I 20 § 327, E.G. z. H.G.B. Art. 59), sie wurde aber durch die Praxis trotz des Schweigens der einschlägigen Gesetze (v. 26. V. 1873 §§ 48, 49 für Neuvorpommern und Rügen, v. 27. V. 1873 §§ 48 ff. für Schleswig-Holstein und v. 27. I. 1879 für Hannover) auch in den gemeinrechtlichen Gebieten angewendet. (Für die Einzelheiten s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 257 ff.) Bei dieser Sachlage ist es auffallend, dafs die Mot. z. Entw. e. B.G.B. III 850, deren Angaben in Anm. 1 unvollständig und für Mecklenburg unrichtig sind, zu der Frage, ob eine Verpfändung der Parten registrierter Schiffe und ob sie event. in der Form der Verpfändung ganzer Schiffe stattfinden soll, überhaupt nicht Stellung nehmen. S. dagegen Prot. III 495 unter i, 504 ff.

Digitized by Google

wie für diejenige dieser Schiffe selbst, das Registerpfand die allein zugelassene Form.

Die Frage, wer eine Schiffspart zu verpfänden berechtigt ist, beantwortet sich für das deutsche Recht nach allgemeinen Grundsätzen. Darnach kann einerseits jeder Parteigentümer über seine Part frei verfügen (B.G.B. 747, vgl. für die Reederei noch H.G.B. 503 Abs. 1)[1]. Andererseits besteht keine gesetzliche Vertretungsmacht für den Schiffer oder gar für den Korrespondentreeder zur Verpfändung der Schiffspart eines Mitreeders, insbesondere für den Fall, dafs dieser mit der Leistung eines Reedereibeitrages säumig und daher die Aufnahme eines Darlehens erforderlich geworden ist[2].

III. Auf das durch Registrierung bestellte Partenpfandrecht finden die Vorschriften der §§ 1261 ff. B.G.B. Anwendung. Diese führt jedoch hinsichtlich des § 1268 im Ergebnis deshalb zu einer Abweichung vom Schiffspfandrechte, weil die Zwangsvollstreckung in Parten registrierter Schiffe nicht nach den für die Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe selbst geltenden Vorschriften erfolgt. Schon die frühere Partikulargesetzgebung immobilisierte in Ansehung der Zwangsvollstreckung die Parten nicht in demselben Umfange wie die Schiffe. Das galt insbesondere auch für das preufsische Recht[3], dem das Reichsrecht, entgegen der ursprünglichen Absicht[4], sich angeschlossen hat[5]. Nach C.P.O. 858 finden auf die Zwangsvollstreckung in Parten eingetragener Schiffe die Bestimmungen des § 857 mit einigen Abweichungen Anwendung. Diese Bestimmungen beziehen sich auf die Zwangsvollstreckung in Vermögensrechte, die einerseits weder Forderungen noch Ansprüche auf Herausgabe oder Leistung körperlicher Sachen, andererseits

[1] Nach dem französ. G. v. 10. VII. 1885 Art. 3 al. 3 (anders G. v. 1874 Art. 3) kann der Mitreeder seine Quote am Schiffe nur mit Ermächtigung der Majorität verpfänden; s. dazu Lyon-Caen et Renault VI nr. 1630. Ebenso Portugal 586 § 2.

[2] Eine gesetzliche Vertretungsmacht dieser Art hat der Schiffer nach Frankreich 233 (Fassung d. G. v. 10. VII. 1885 Art. 35), Belgien 23, Italien 507, Argentinien 932 (s. auch 1353). Vgl. die ältere Ermächtigung, auf die Part des Säumigen Bodmerei oder prêt à la grosse aufzunehmen: Hans. SeeR. V 7, schwed. SeeR. v. 1667 IV 2, 4, Ord. de la mar. II 1, 18, preufs. SeeR. v. 1727 II 6, s. auch schon Cons. 3.

[3] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 252 f., 269, Mot. z. Entw. I d. Zw.V.G. S. 350.

[4] Mot. z. Entw. I d. E.G. z. B.G.B. S. 101, Entw. I d. Zw.V.G. § 224.

[5] Denkschr. z. Entw. d. Zw.V.G. (Reichstagsvorl.) S. 112 f., Begr. d. Entw. e. R.G., betr. Änderungen d. C.P.O., S. 142 f.

Digitized by Google

auch nicht Gegenstand der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen sind. Die Zwangsvollstreckung erfolgt somit durch Pfändungsbeschluſs des Vollstreckungsgerichts (§ 858 Abs. 2, dazu Abs. 4, 5). Als Mittel zur Befriedigung des Gläubigers kommt nur die Veräuſserung der Part in Betracht[1]. Ist die Part die eines Mitreeders, so tritt der Ersteher mit ihrem Erwerbe in die Reederei ein (H.G.B. 489 Abs. 1, 505 Abs. 1). Streitig ist, ob auf diesen Fall die eine freiwillige Veräuſserung voraussetzenden Vorschriften des H.G.B. 504 entsprechend anzuwenden sind[2]. Die überwiegenden Gründe scheinen für die Bejahung dieser Frage zu sprechen[3].

IV. Das Rangverhältnis mehrerer an einer Schiffspart nach Maſsgabe des B.G.B. 1260 bestellter Pfandrechte bestimmt sich nach den im § 1261 genannten Vorschriften, d. h. im wesentlichen nach der Reihenfolge der Eintragungen. Gilt dies gleichmäſsig für eine Mehrheit von Registerpfandrechten am Schiffe und für eine solche an der Schiffspart, so ist damit noch nicht gesagt, daſs es auch für Schiffs- und Schiffspartenpfandrechte unter einander gilt. Die hier entstehende Frage ist nur für den Fall von Bedeutung, daſs ein Pfandrecht an dem ganzen Schiffe realisiert wird. Denn die Zwangsvollstreckung in eine Schiffspart läſst die an dem Schiffe bestehenden Pfandrechte unberührt[4]. Dagegen erlöschen die an einer Part bestehenden Pfandrechte durch die Zwangsversteigerung des Schiffes[5]. Hier wird daher die Frage der Rangordnung praktisch[6]. Der herrschenden Meinung zufolge[7] wäre sie dahin zu beantworten, daſs die Pfandrechte am Schiffe denen an einer Part

[1] Knitschky S. 823 f.; Gaupp-Stein[3,4] Anm. 4 zu § 858; Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, S. 121. Die Veräuſserung an einen Nichtdeutschen ist nach Analogie des FlaggenG. § 3 Abs. 2 Satz 3 für unzulässig zu erachten; Gaupp-Stein[3,4] Anm. 6 zu § 858.

[2] Dagegen: Schaps S. 129 f.; Knitschky S. 824; dafür: Boyens II 43.

[3] Vgl. hierzu Entw. I d. Zw.V.G. § 224 Abs. 4 und Mot. S. 352.

[4] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 170 ff.; C.P.O. § 858 Abs. 6, Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 287 (betr. Streichung des Art. 769 A.D.H.G.B.).

[5] Das war in A.D.H.G.B. Art. 780 Abs. 1 ausdrücklich ausgesprochen. In H.G.B. 764 Abs. 2 werden die Partenpfandrechte nicht erwähnt. Da § 764 Abs. 2 nach der Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 286, 287 den Art. 780 Abs. 1 lediglich ersetzen, nicht in der hier fraglichen Beziehung ändern soll, eine solche Änderung auch sachlich durch nichts gerechtfertigt wäre, muſs der im Text ausgesprochene Rechtssatz als fortbestehend angesehen werden.

[6] Knitschky S. 824.

[7] Prot. z. B.G.B. III 506; Biermann Anm. 1, Fischer-Henle, Meisner zu § 1272; Knitschky S. 824 f.

Digitized by Google

ohne Rücksicht auf die Reihenfolge der Eintragungen stets vorgingen. Dies wird in verschiedener Art aus der Stellung des Parteneigentümers als Mitreeders gefolgert. Indessen wäre eine solche Folgerung in jedem Falle[1] doch nur möglich, wenn eine Reederei überhaupt vorhanden ist, insbesondere also nicht, wenn es sich etwa um ein registriertes Nichtkauffahrteischiff handelt. Für Fälle dieser Art bedürfte es einer selbständigen Beantwortung der in Rede stehenden Frage. Ein Grund dafür, die Rangordnung von Parten- und Schiffspfandrechten im Verhältnis zu einander anders zu bestimmen, als nach dem je für mehrere Parten- oder Schiffspfandrechte maßgebenden Gesichtspunkt, ist hier schlechterdings nicht erkennbar. Und es ist doch höchst unwahrscheinlich, daß das Gesetz nur eben in dieser Beziehung das Pfandrecht je nach der Art des in Betracht kommenden Schiffes stillschweigend hätte verschieden behandeln wollen. Die Verpfändung von Parten eingetragener Schiffe ist allgemein als Verpfändung von Miteigentümeranteilen geregelt worden. Die Auslegung des § 1272 kann daher, auch wo sich an die Part die Rechte und Pflichten eines Mitreeders knüpfen, nicht nach den Rechtssätzen für die Reederei erfolgen.

[1] Auch wenn sie an und für sich als schlüssig anzuerkennen wäre. Dem ist aber nicht so. Sie wird damit begründet, daß der Parteigentümer an die Beschlüsse der Reederei gebunden, und demzufolge auch eine von ihr beschlossene Verpfändung für ihn bindend sei (vgl. schon Prot. z. A.D.H.G.B. IV 1735); den Gegenstand der Partenverpfändung bilde daher nur ein in dieser Weise beschränktes Miteigentum. Wenn aber der Mitreeder seine Part überhaupt verpfänden kann (vgl. dazu oben S. 195), so erhellt nicht, warum das Pfandrecht an ihr hinter einem später am ganzen Schiffe nach Reedereibeschluß begründeten zurückstehen soll. Durch ein solches Pfandrecht wird allerdings auch ohne Zustimmung des Partenverpfänders dessen Part mitbelastet, aber doch nur in der Rechtslage, in der sie sich zur Zeit befindet, d. h. unter Respektierung ihrer vorher erfolgten Verpfändung. Freilich ist nun der durch diese Verpfändung in Anspruch genommene Betrag für das nachfolgende Schiffspfandrecht von sämtlichen Parten anteilmäßig zu tragen. Aber um deswillen kann nicht (mit Knitschky) in der Partverpfändung ein unzulässiger Eingriff in fremde Rechte erblickt werden. Soll die Verpfändung von Parten überhaupt einen Zweck haben, so muß sie ein durch spätere Verpfändung des Schiffes von Seiten der Reederei nicht einfach zu beseitigendes Recht begründen. Ein anderes widerstreitet auch der dem Schiffsregister in Ansehung der Verpfändungen gesetzlich zugewiesenen Aufgabe.

Digitized by Google

B. Richterliches Pfandrecht. § 17.

I. Die Frage, ob und wieweit die Zwangsvollstreckung in Schiffe zur Entstehung von Pfandrechten an ihnen führe, beantwortete sich vor dem 1. Januar 1900 in Deutschland nach Landesrecht. Nach ihm bestimmte sich (C.P.O. a. F. 757 Abs. 2), welche Sachen in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen gehörten, und an welchen Sachen somit der Gläubiger nicht kraft Reichsrechts (C.P.O. a. F. 709 Abs. 1) ein Pfändungspfandrecht erwerben konnte. Mit Bezug auf Seeschiffe hatten alle in Betracht kommenden Landesgesetzgebungen, wenn auch in sehr verschiedenem Umfange, von der ihnen gewährten Freiheit im Sinne der Immobilisierung Gebrauch gemacht[1]. Dem Reichsrecht war damit grundsätzlich der auch von ihm zu beschreitende Weg gewiesen[2]. Es hat, wie schon erwähnt[3], für deutsche Schiffe die Immobilisierung in Ansehung der Zwangsvollstreckung an die erfolgte Eintragung in das Schiffsregister geknüpft[4]. Nur an nicht registrierten Schiffen kann demzufolge in Gemäfsheit der §§ 803, 804 C.P.O. ein Pfändungspfandrecht erworben werden. Durch die Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe wird ein Pfandrecht an ihnen nicht begründet[5]. Namentlich kommt die Eintragung eines Zwangspfandrechts hier nicht als Mittel der Zwangsvollstreckung in Betracht[6], und steht es nach geltendem Rechte aufser Zweifel, dafs durch die im Zwangsversteigerungsverfahren erfolgende Beschlagnahme[7] ein Pfandrecht am Schiffe nicht begründet wird.

[1] Das Nähere s. bei Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 17—28.

[2] Mot. z. Entw. e. B.G.B. III 850, Mot. z. Entw. e. E.G. z. B.G.B. (1888) S. 101, Mot. z. Entw. e. Zw.V.G. (1889) S. 77, Denkschr. z. Entw. e. Zw.V.G. (Reichstagsvorlage; Berlin, Heymann) S. 109.

[3] S. oben S. 32.

[4] C.P.O. 864 Abs. 1, Zw.V.G. 162. Darüber hinausgehend Zw.V.G. 171 (s. oben S. 33). Die Immobilisierung im Bau begriffener Schiffe ist durch E.G. z. H.G.B. Art. 20 der Landesgesetzgebung freigegeben. Es lassen aber die bisher allein in Betracht kommenden Gesetze für Bremen und Oldenburg die Vorschriften der C.P.O. über die Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen mit gewissen, die Sicherung der Registerpfandgläubiger bezweckenden Abweichungen Anwendung finden (vgl. dazu oben S. 142 f.).

[5] Anders früher nach brem. Recht; vgl. Mittelstein S. 111 f. Zu der Streitfrage des preufs. Rechts betreffend die Wirkung der Beschlagnahme s. die Anführungen bei demselben S. 112 f. Anm. 26, 27.

[6] C.P.O. 870 Abs. 2 vgl. mit § 866 Abs. 1. Mot. z. Entw. I d. Zw.V.G. S. 338 f., Begr. d. Entw. e. G., betr. Änderungen der C.P.O. (Reichstagsvorlage; Berlin, Guttentag), S. 155 zu § 757 Abs. 2, Prot. z. B.G.B. III 740.

[7] Zw.V.G. 162, 20 ff., 165 f.

Digitized by Google

Dagegen kann dieses Verfahren allerdings zur Entstehung eines eigentümlich gearteten Pfandrechts nach erfolgtem Zuschlage führen, nämlich im Falle des Zw.V.G. 169 Abs. 2.

II. Wenn ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung versteigert worden, die Berichtigung des Meistgebots aber im Verteilungstermin nicht oder nicht vollständig erfolgt ist, ist für die gegen den Ersteher verbleibende Forderung ein Pfandrecht an dem Schiffe in das Schiffsregister einzutragen[1]. Voraussetzung hierfür ist, dafs das Schiff zur Zeit der Eintragung nicht des Flaggenrechts verlustig gegangen und demzufolge selbst im Schiffsregister zu löschen ist[2]. In diesem Falle kommt das Pfandrecht nicht zur Entstehung, da sie erst mit der Eintragung stattfindet[3]. Die Eintragung erfolgt auf Ersuchen des Vollstreckungsgerichts[4]; es besteht kein Anspruch des Gläubigers gegen den Ersteher auf ihre Bewilligung[5]. Da erst mit der Eintragung das Pfandrecht entsteht, kann es jedenfalls nicht als ein gesetzliches bezeichnet werden[6]. Deshalb schreibt auch Zw.V.G. 169

[1] Zw.V.G. 169 Abs. 2 Satz 1, vgl. 128 und früher preufs. G. v. 13. VII. 1883 §§ 177, 124. Dafs trotz der Fassung des § 169 bei einer Mehrheit von Forderungen auch eine solche von Pfandrechten entstehen mufs, zeigt Knitschky S. 811 f.

[2] Knitschky S. 812 f. An einem der Zwangsversteigerung nach Zw.V.G. 171 Abs. 1 unterliegenden Schiffe kann ein Pfandrecht in Gemäfsheit von Zw.V.G. 169 Abs. 2 natürlich ebenfalls nicht zur Entstehung gelangen. Die erforderliche Sicherstellung der Beteiligten erfolgt hier in anderer Weise (Zw.V.G. 171 Abs. 3). Nur wenn der deutsche Ersteher des Schiffs dessen Registrierung bereits erwirkt hat, kann Zw.V.G. 169 Abs. 2 wiederum Anwendung finden, und kommt die Ersatzvorschrift des § 171 Abs. 3 in Wegfall. Vgl. Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen Anm. 3 zu Zw.V.G. 171; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 548.

[3] Zw.V.G. 169 Abs. 2 Satz 2. Erfolgt die Eintragung, so entsteht mit ihr das Pfandrecht, auch wenn der Ersteher das Schiff inzwischen veräufsert hat. S. dazu Denkschr. z. Entw. e. Zw.V.G. (Reichstagsvorlage) S. 111 gegen Mot. z. Entw. I S. 349.

[4] F.G.G. 110. Die Befugnis des Vollstreckungsgerichts, die Registerbehörde um die Eintragung zu ersuchen, mufs aus Zw.V.G. 169 in Verbindung mit § 130 entnommen werden (vgl. Denkschr. S. 111 u. Mot. z. Entw. I S. 349).

[5] Knitschky S. 812.

[6] Daher unrichtig Schaps S. 17 Anm. 1 Abs. 1 a. E. (dessen Bemerkungen für das Pfandrecht des Entw. I z. Zw.V.G. 223 zugetroffen wären). Das Pfandrecht des § 169 steht einem richterlichen am nächsten (vgl. Knitschky S. 811), wenn es auch die Eintragung als Entstehungsmodus mit dem vertragsmäfsigen teilt. Auch bei Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 122 gelangt — für das mit dem Pfandrecht des Zw.V.G. 169 übereinstimmende des preufs. G. v. 13. VII. 1883 — die Beteiligung des Richters nicht zu ausreichender Berücksichtigung.

Digitized by Google

die Anwendung der Vorschriften des B.G.B. über das Registerpfandrecht noch besonders vor, die sich für ein gesetzliches Pfandrecht nach B.G.B. 1259, 1257 ohnehin verstünde.

III. Gleich der Zwangsvollstreckung bestimmte sich auch die Vollziehung des Arrestes in unbewegliches Vermögen bis zum 1. Januar 1900 nach den Landesgesetzen (C.P.O. ä. F. 811). Die Schiffe waren durchgängig und zwar überwiegend ohne ausdrückliche Vorschrift[1] in Bezug auf die Arrestvollziehung in demselben Umfange immobilisiert, wie mit Bezug auf die Zwangsvollstreckung. Nach den meisten Landesgesetzen wurde aber durch die Vollziehung des Arrestes in ein immobilisiertes Schiff ein Pfandrecht an diesem begründet[2]. Zum Teil[3] erfolgte die Vollziehung des Arrestes selbst durch Pfändung nach den Vorschriften der Civilprozefsordnung über die Zwangsvollstreckung in bewegliche körperliche Sachen. Hier war bereits auf dem Umwege der Landesgesetzgebung eine übereinstimmende Behandlung immobilisierter und nicht immobilisierter Schiffe im Ergebnis bewirkt. Sie ist nunmehr reichsgesetzlich durch C.P.O. 931 Abs. 1 erfolgt, nach welcher die Vorschriften des § 930 über die Vollziehung des Arrestes durch Pfändung auch für registrierte Schiffe gelten[4]. Demnach wird an allen Schiffen[5] durch die Arrestvollziehung[6] ein Pfandrecht mit den Wirkungen der C.P.O. 804 begründet. Nur in zwiefacher Hinsicht trifft C.P.O. 931

---

[1] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 100.

[2] Vgl. v. Meibom, Immobiliararrest, S. 117 ff.; Mittelstein a. a. O. S. 101 ff. Streitig war die Frage für Mecklenburg-Schwerin, s. einerseits v. Meibom S. 123 ff., andererseits Mittelstein S. 107 ff.; vgl. übrigens mecklenb.-schwer. V. v. 9. IV. 1899 zur Ausführung der C.P.O. § 22.

[3] Preufs. G. v. 13. VII. 1883 § 178 Abs. 1, oldenb. G. v. 2. IV. 1879 Art. 99 Abs. 1.

[4] Über die Arrestfreiheit (jetzt H.G.B. 482) s. Wagner I 313 ff.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 118 ff., Zeitschr. f. internat. Privat- u. Strafrecht II 241 ff.; R.G.C.S. XXXII Nr. 15.

[5] Für die im Zw.V.G. 171 genannten Schiffe ist die Geltung des § 931 Abs. 1 u. 2 mittelst Arguments a maiori ad minus anzunehmen; Abs. 3 kommt für sie natürlich nicht in Frage.

[6] Die Pfändung wird durch Inbesitznahme seitens des Gerichtsvollziehers bewirkt (C.P.O. 930 Abs. 1 Satz 2, 808). Ihm liegt es ob, für die Bewachung und Verwahrung des Schiffes Sorge zu tragen, insbesondere auch dadurch, dafs er es, was früher dem ausführenden Hafenbeamten in Lübeck und in Hamburg vorgeschrieben war (vgl. Mittelstein S. 103, 106), an die Kette legt. Mot. z. Entw. I d. Zw.V.G. S. 353, Begr. z. Entw. e. R.G., betr. Änderungen d. C.P.O. (Reichstagsvorlage), S. 162; dazu aber Mittelstein, Arch. f. bürgerl. Recht IV 135, Z. f. H.R. XLVI 96.

Digitized by Google

besondere Bestimmungen für die Arrestvollziehung in eingetragene Schiffe. Als erste Pfändung im Sinne von C.P.O. 826 gilt bei ihnen auch die Beschlagnahme, die in einem zur Zeit der Arrestvollziehung bereits eingeleiteten Zwangsversteigerungsverfahren erfolgt ist. Für die Anschlufspfändung genügt demnach die Beobachtung der erleichterten Form des § 826 Abs. 1[1]. Die Abschrift des Pfändungsprotokolls ist aber hier naturgemäfs dem Vollstreckungsgericht einzureichen, wodurch der pfändende Gläubiger zum Beteiligten in dem Versteigerungsverfahren wird (Zw.V.G. 9 Ziff. 2). Sodann — und das ist die zweite Besonderheit der Arrestvollziehung in registrierte Schiffe — wird nach C.P.O. 931 Abs. 3 das durch die Pfändung entstandene Pfandrecht auf Antrag des Gläubigers für den im Arrestbefehl nach Mafsgabe des § 923 C.P.O. festgestellten Geldbetrag als den Höchstbetrag der Pfandhaftung in das Schiffsregister eingetragen. Der Antrag des Gläubigers ist bei der Registerbehörde zu stellen[2]. Nach erfolgter Eintragung finden auf das Pfandrecht die Vorschriften des B.G.B. über das durch Rechtsgeschäft bestellte Schiffspfandrecht Anwendung. Insbesondere geniefst, was den eigentlichen Zweck der Eintragung bildet, der Gläubiger in Ansehung des Pfandrechts den Schutz des B.G.B. 1262 Abs. 1[3]. Die Vollziehung des Arrestes in Schiffsparten wird stets nach Mafsgabe von C.P.O. 930 bewirkt.

IV. Wenn nach dem Ermessen des Vormundschaftsgerichts die Voraussetzungen vorliegen, unter denen der Vormund, der Pfleger oder der Beistand zur Sicherheitsleistung angehalten werden kann[4], so ist das Gericht befugt, die Schiffsregisterbehörde um die Eintragung eines Pfandrechts an registrierten Schiffen des Vormunds, Pflegers oder Beistandes zu ersuchen (F.G.G. 54). Der Vormund,

---

[1] Doch ist diese Form auch hier nur gestattet, nicht, wie Boyens II 34 meint, geboten; s. Begr. z. Entw. e. R.G., betr. Änderungen d. C.P.O., S. 133; übrigens auch Gaupp-Stein[3],[4] zu § 826 Nr. II.

[2] Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, S. 162. Es ist dies aber nicht, wie Gaupp-Stein[3],[4] Anm. II zu § 931 meint, ein Antrag auf Berichtigung des Schiffsregisters nach Mafsgabe des § 1263 Abs. 1 B.G.B.

[3] Vgl. dazu Knitschky S. 790 f. — Stein a. a. O. verweist in dieser Beziehung mit Unrecht auf § 1262 Abs. 2, durch dessen Vorschrift nur ein mit Unrecht gelöschtes Pfandrecht betroffen wird. Dafs nach erfolgter Eintragung des Arrestpfandrechts dessen zu Unrecht stattfindende Löschung den Abs. 2 des § 1262 anwendbar werden läfst, versteht sich nach C.P.O. 931 Abs. 3 Satz 2 von selbst.

[4] B.G.B. 1844 Abs. 1 Satz 1, 1915 Abs. 1, 1693.

Digitized by Google

Pfleger oder Beistand soll, soweit tunlich, vorher gehört werden. Die Eintragung des Pfandrechts erfolgt auf Grund des Ersuchens des Vormundschaftsgerichts, wenn das Ersuchen nach Inhalt und Form den gesetzlichen Anforderungen entspricht und die allgemeinen Voraussetzungen für die Eintragung gegeben sind[1]. Das Pfandrecht ist als Maximalpfandrecht (B.G.B. 1271, s. oben S. 145, 153 f.) zu bestellen. Es entsteht mit der Eintragung (F.G.G. 54 Abs. 2, Abs. 1 Satz 3). Als ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht ist es darum ebensowenig anzusehen, wie das ebenfalls erst durch die Eintragung entstehende, rechtsgeschäftliche Pfandrecht an einem in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Es handelt sich vielmehr um ein richterliches Pfandrecht, wenn auch der Ausspruch des Richters die Entstehung des Pfandrechts nur herbeizuführen, nicht zu bewirken vermag. Die Vorschrift des B.G.B. 1257 (1259, 1266), die nur auf ein kraft Gesetzes entstandenes Pfandrecht die Vorschriften über das durch Rechtsgeschäfte bestellte Pfandrecht entsprechende Anwendung finden läfst, gilt daher jedenfalls nicht unmittelbar auch für das nach F.G.G. 54 entstandene Pfandrecht[2]. Es hätte für dieses deshalb eine Bestimmung getroffen werden sollen, wie sie Zw.V.G. 169 Abs. 2 Satz 3 für das Versteigerungspfandrecht enthält. Bei der Gleichartigkeit der obwaltenden Verhältnisse steht aber der entsprechenden Anwendung dieser Vorschrift auf den Fall des F.G.G. 54 Abs. 2 nichts im Wege.

V. Über die Rangordnung der richterlichen Pfandrechte ist Folgendes zu bemerken. Das Versteigerungspfandrecht des Zw.V.G. 169 und das Sicherstellungspfandrecht des F.G.G. 54 entstehen erst mit der Eintragung und unterstehen dann den Vorschriften für das Registerpfandrecht. Ihr Rang im Verhältnis unter einander und zu den rechtsgeschäftlichen Pfandrechten bestimmt sich daher nach der Reihenfolge der Eintragungen (B.G.B. 1261, 879). Anders liegt die Sache beim Arrestpfandrecht. Dieses wird durch die Pfändung selbst begründet, und zwar mit den in C.P.O. 804 bestimmten Wirkungen. Auch sein Rang mufs sich daher nach dem Zeitpunkte der Inbesitznahme des Schiffes durch den Gerichtsvollzieher (C.P.O. 808) oder der Aufnahme seiner Pfändungserklärung in das Protokoll (C.P.O. 826) bestimmen. Die nachfolgende Eintragung kann hieran nichts ändern. Trotz der allgemeinen Fassung

[1] F.G.G. 110; vgl. Schultze-Görlitz, Komm. z. F.G.G. 160 Anm. 1; Oberneck in Gruchots Beitr. XLIII 724 und Reichsgrundbuchrecht[3] I 1001 bis 1003.

[2] A. M. anscheinend Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 490.

Digitized by Google

des Zw.V.G. 169 Abs. 2 Satz 2 kommt daher für das eingetragene Arrestpfandrecht B.G.B. 1261 nicht in Betracht; es behält den Vorrang vor dem nach der Pfändung entstandenen, aber vor ihm eingetragenen Vertragspfandrecht[1]. Für den Rang des Pfändungspfandrechts an einem nicht eingetragenen Schiffe oder an der Part eines eingetragenen oder nicht eingetragenen Schiffes hat es ebenfalls bei den allgemeinen Vorschriften der C.P.O. 804 sein Bewenden. Darnach geht das Pfändungspfandrecht den jüngeren Pfändungs- und Vertragspfandrechten vor, während es den älteren nachsteht.

C. Gesetzliches Pfandrecht.

1. Im allgemeinen. § 18.

I. Gesetzliche Pfandrechte an Schiffen sind nach deutschem Rechte in Gestalt der Schiffsgläubigerrechte von gröfster Bedeutung. Sie unterstehen eigentümlichen Vorschriften und werden im Folgenden näher zu betrachten sein. Die sonstigen gesetzlichen Pfandrechte des H.G.B. kommen für Schiffe nicht in Betracht, wenn auch die Entstehung des Frachtführer- und Verfrachterpfandrechts aus einem über die Beförderung eines Seeschiffs geschlossenen Frachtvertrage nicht schlechthin undenkbar ist. Von den gesetzlichen Pfandrechten des bürgerlichen Rechts, deren Zahl ja ohnehin sehr beschränkt ist, ist nur noch das des Unternehmers aus dem Werkvertrage (B.G.B. 647) für Schiffe von Bedeutung[2]. Es steht ihm für seine Forderungen aus dem Vertrage an dem von ihm hergestellten oder ausgebesserten Schiffe des Bestellers zu, wenn dasselbe bei der Herstellung oder zum Zwecke der Ausbesserung in seinen Besitz gelangt ist. Voraussetzung ist, dafs das Schiff nicht dem Unternehmer selbst gehört, dafs es also namentlich nicht durch die Herstellung sein Eigentum geworden ist[3].

Von den gesetzlichen Pfandrechten, die an Schiffen möglich sind, kamen bereits nach dem A.D.H.G.B. die wichtigsten, nämlich die der Schiffsgläubiger, reichsrechtlich für Schiffsparten nicht in Betracht (Art. 758 Abs. 1 = § 755 Abs. 1). Im übrigen war die Gewährung gesetzlicher Pfandrechte an Schiffsparten dem Landesrecht überlassen (Art. 780). Noch einen besonderen Vorbehalt für dieses

[1] Knitschky S. 822 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 532.

[2] Über das frühere Landesrecht, dessen Zuständigkeit durch A.D.H.G.B. 779, 780 beschränkt war, s. Mittelstein, Schiffspfandrecht § 17; vgl. auch oben S. 133.

[3] S. Boyens II 33 Anm. 1; dazu oben S. 91 f.

Digitized by Google

enthielt Art. 467 Abs. 2 mit Bezug auf die Forderung des Mitreeders, der für einen mit seiner Beitragsleistung säumigen Mitreeder in Vorschufs gegangen ist[1]. Dieser Vorbehalt, von dem nur das mecklenburg-schwerinsche Recht Gebrauch gemacht hatte[2], ist im geltenden H.G.B. nicht mehr enthalten[3]. Aber auch aufserhalb des H.G.B. steht es dem Landesgesetze im Bereiche des reichsgesetzlich geregelten bürgerlichen Rechts nicht mehr frei, ein gesetzliches Pfandrecht an Schiffsparten entstehen zu lassen[4]. Da auch das reichsgesetzliche Pfandrecht des B.G.B. 647 für Parten nicht in Betracht kommt, sind nach geltendem deutschem Rechte gesetzliche Pfandrechte an ihnen überhaupt nicht anerkannt.

II. Auf das gesetzliche Pfandrecht am Schiffe finden die Vorschriften über das rechtsgeschäftlich bestellte Pfandrecht entsprechende Anwendung (B.G.B. 1257). Dies bedarf keiner weiteren Erläuterung für den Fall, dafs es sich um ein nicht im Schiffsregister eingetragenes Schiff handelt. Dagegen ist die Frage streitig, welche Vorschriften für das Pfandrecht des Unternehmers an einem eingetragenen Schiffe gelten. Der Regel nach wird ein solches Pfandrecht für Ansprüche aus einer Reparatur bestehen. Möglich ist aber auch, dafs es zur Sicherung von Ansprüchen aus der Herstellung dient, da das Schiff zwar nicht vor erfolgter Vermessung, aber doch vor seiner gänzlichen Fertigstellung in das Register eingetragen werden kann. Die Meinungen gehen nun darüber aus einander, ob für das gesetzliche Pfandrecht am eingetragenen Schiffe auf Grund des B.G.B. 1257 die Vorschriften über das rechtsgeschäftlich bestellte Fahrnispfandrecht schlechthin oder auf Grund des § 1259 zunächst die besonderen Vorschriften über das Registerpfandrecht Geltung haben. Die letztere Ansicht verdient den Vorzug[5]. Dafs unter dem Pfandrecht im Sinne des § 1259 nur das

---

[1] Prot. VIII 4236; Wagner I 212: dazu aber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 266.

[2] E.V. z. A.D.H.G.B. v. 28. XII. 1863 § 54 (dazu die insoweit neben § 2 überflüssige Vorschrift des R.G. v. 5. VI. 1869 § 4).

[3] Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 278 f.

[4] Daher ist insbesondere das gesetzliche Partenpfandrecht, das nach hamburgischem Rechte für Darlehensforderungen anläfslich der Erbauung, Reparatur und Ausrüstung des Schiffes entstehen konnte (s. Mittelstein S. 263, 128 ff.), mit dem 1. I. 1900 in Wegfall gekommen.

[5] Für sie Knitschky S. 806 f.; Biermann Anm. 2 zu § 1259; Boyens II 32; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 488 f., 492 Anm. d zu § 1259; Fischer u. Henle, B.G.B.[6] Anm. 1 zu § 1259; Kober-Staudinger[2] Anm. zu § 1266; K.G. Berlin bei Mugdan u. Falkmann IX Nr. 26 g. A. M. Schaps S. 17

Digitized by Google

rechtsgeschäftlich bestellte Pfandrecht zu verstehen wäre, ist nicht erwiesen und würde mit der sonstigen Ausdrucksweise des Gesetzes nicht in Einklang stehen. Die Anwendung des § 1257 auf das gesetzliche Pfandrecht am eingetragenen Schiffe[1] führt dazu, dafs für dieses auch die besonderen Vorschriften über das durch Rechtsgeschäft bestellte Pfandrecht an solchem Schiffe Geltung fordern. Bei anderer Auslegung würde sich das gesetzliche Pfandrecht am eingetragenen Schiffe von dem rechtsgeschäftlich bestellten in einer dem § 1257 widerstreitenden Art unterscheiden. Ohne zwingende Gründe kann nicht angenommen werden, dafs eine Vorschrift, welche die Gleichstellung beider Arten des Pfandrechts ausspricht, für den vorliegenden Fall im Ergebnis zu ihrer Ungleichheit führen sollte. Praktische Bedeutung hat die Streitfrage vornehmlich[2] für die Art der Befriedigung des Pfandgläubigers aus dem Schiffe. Sie hat nach der hier vertretenen Ansicht in Gemäfsheit des § 1268 (s. oben S. 162 ff.) zu erfolgen, während sie der gegnerischen Meinung zufolge nach den §§ 1228, 1233 ff. stattzufinden hätte. Auch diese Konsequenz spricht gegen die Auffassung, aus der sie sich ergibt. Denn es wäre unerwünscht, wenn die Geltendmachung des gesetzlichen Landpfandrechts am eingetragenen Schiffe nach anderen, die übrigen Gläubiger nicht in gleicher Art sicherstellenden Vorschriften erfolgen würde, wie die Geltendmachung der gesetzlichen Seepfandrechte (H.G.B. 761) und des Registerpfandrechts.

Von den besonderen Vorschriften der §§ 1260 ff. können aufser

---

Anm. 1 und Brodmann S. 334 Anm. 1 zu § 1259. Auch nach den Mot. III 846 soll es in Ansehung des gesetzlichen Pfandrechts an eingetragenen Schiffen bei der Anwendung der Normen des Faustpfandrechts bleiben. Aber § 1197 des Entw. I sprach abweichend von dem jetzigen § 1259 nur von dem in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechte, und eine dem jetzigen § 1257 entsprechende Vorschrift enthielt der Entw. I überhaupt nicht (vgl. dazu Mot. III 797).

[1] Schaps a. a. O. hält diese Anwendung für ausgeschlossen durch § 1266; nach diesem findet auch die Vorschrift des § 1257 auf das Pfandrecht an eingetragenen Schiffen insoweit keine Anwendung, als sich daraus Abweichungen ergeben, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt. Aber diese Vorschrift kann nicht dahin verstanden werden, dafs sie die Anwendung des § 1257 überhaupt ausschlösse, wenn sich bei ihr auf Grund des bezeichneten Umstandes Abweichungen ergäben.

[2] Im übrigen besteht Meinungsverschiedenheit darüber, welche von den Vorschriften der §§ 1260 ff. auf das gesetzliche Pfandrecht anwendbar sind. Über die §§ 1262 u. 1263 Abs. 1 s. weiter unten im Text. Zu § 1265 vgl. einerseits Knitschky S. 807, andererseits Boyens I 210, II 33.

Digitized by Google

den die Entstehung des Pfandrechts durch Eintragung betreffenden[1] auf das gesetzliche Pfandrecht am registrierten Schiffe auch diejenigen keine Anwendung finden, welche die erfolgte Eintragung zur Voraussetzung haben (so die Vorschriften der §§ 1261, 1264, 1267). Auch § 1262 Abs. 1 kommt deshalb zu Gunsten des gesetzlichen Pfandrechts nicht in Betracht. Es liegt daher auf der Hand, dafs der Gläubiger des gesetzlichen Pfandrechts ein Interesse daran hat, es im Schiffsregister eingetragen zu sehen, um den Schutz des § 1262 Abs. 1 zu genieſsen. Er kann sich zu diesem Zwecke des Berichtigungsanspruchs aus § 1263 (s. oben § 15 Nr. III) bedienen[2]. Auf das nunmehr eingetragene Pfandrecht finden auch die Vorschriften der §§ 1260 ff. Anwendung, welche die erfolgte Eintragung voraussetzen. Eine Ausnahme mufs auch hier (vgl. oben S. 202 f.) für § 1261 gelten.

III. Die gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger gehen im Range allen übrigen Pfandrechten vor[3]; ihre Rangordnung unter einander ist durch besondere Vorschriften in eigentümlicher Weise geregelt (s. unten § 22 Nr. II ff.). Für den Rang des gesetzlichen Pfandrechts an einem Schiffe ist in dem Falle des B.G.B. 647 die Zeit der Entstehung des Pfandrechts mafsgebend. Mit Bezug auf nicht registrierte Schiffe ergibt sich dies unmittelbar aus B.G.B. 1257, 1209[4]. Für registrierte Schiffe folgt es daraus, dafs die An-

[1] Dafs die Anwendung des § 1257 auf das gesetzliche Pfandrecht am eingetragenen Schiffe die Eintragung auch dieses Pfandrechts zur Folge haben müfste, behauptet Schaps S. 17 Anm. 1. S. dagegen besonders Knitschky S. 807 und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 488.

[2] Neumann, B.G.B. Anm. 2 zu § 1266 a. E.; Biermann Anm. 2 zu § 1259. Dagegen läfst Knitschky a. a. O. S. 807 den § 1263 auf das gesetzliche Pfandrecht keine Anwendung finden, weil er die Eintragung voraussetze. Das trifft aber schlechthin nur für den hier nicht zur Erörterung stehenden Abs. 2 zu. Abs. 1 kann für das Registerpfandrecht zwar insoweit nicht in Anwendung kommen, als die Eintragung des Pfandrechts in Frage stände; denn das Registerpfandrecht entsteht eben nicht ohne Eintragung, und deshalb kann ein Widerstreit zwischen Registerstand und Rechtslage in Ansehung eines nicht zur Eintragung gelangten Registerpfandrechts überhaupt nicht eintreten. Bei dem gesetzlichen Pfandrechte ist ein solcher Widerstreit möglich, und steht daher der Anwendung des § 1263 Abs. 1 nichts im Wege. Das von Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 490 hiergegen dem B.G.B. 648 entnommene arg. e contr. ist nicht beweisend, weil im Falle des § 648 die Hypothek an dem Baugrundstücke des Bestellers, also nicht an dem Gegenstande begründet werden soll, dessen Herstellung oder Ausbesserung auf Grund des Werkvertrages zu erfolgen hat.

[3] H.G.B. 776; s. oben S. 135, unten § 22 Nr. I.

[4] Die durch § 1257 gebotene, entsprechende Anwendung des § 1209 kann

Digitized by Google

wendung des § 1261 auf das nicht eingetragene Pfandrecht nach dem Inhalt der Vorschrift unmöglich ist, und dafs der einmal mit der Entstehung dem Pfandrechte zuteil gewordene Rang ihm nicht durch die Eintragung verloren gehen kann. Dem rechtsgeschäftlich bestellten Pfandrechte am Schiffe geht das Pfandrecht des B.G.B. 647 vor oder nach, je nachdem es vor oder nach der Bestellung des ersteren entstanden ist[1]. In dem freilich nicht praktischen Falle der Verpfändung eines nicht registrierten Schiffes würde das schon bestehende gesetzliche Pfandrecht unter den Voraussetzungen des B.G.B. 1208 hinter das jüngere Vertragspfandrecht zurücktreten. Die auch unverschuldete Unkenntnis des Registerpfandgläubigers über das Bestehen des gesetzlichen Pfandrechts läfst dieses seinen Rang zu Gunsten des jüngeren Rechts nicht verlieren[2]. Den durch Eintragung im Schiffsregister zur Entstehung gelangenden Pfandrechten des Zw.V.G. 169 und des F.G.G. 54 (oben S. 199, 201 f.) gegenüber bestimmt sich der Rang des gesetzlichen Pfandrechts am eingetragenen Schiffe ebenso, wie gegenüber dem Registerpfandrechte. Für das Arrestpfandrecht dagegen ist auch im Verhältnis zu dem gesetzlichen Pfandrecht der Zeitpunkt der Pfändung, nicht der etwa erfolgenden Eintragung entscheidend (s. oben S. 202 f.).

2. Im besonderen: Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger[3].

a) Die das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gewährenden Forderungen. § 19.

Unter zehn Nummern zählt H.G.B. 754 die Forderungen auf, welche die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren. Es sind die folgenden:

---

nicht daran scheitern, dafs § 1209 von der Zeit der Bestellung des Pfandrechts spricht. A. M. Biermann Anm. 2 zu § 1257 unter b.

[1] Vgl. auch Urt. d. Reichsgerichts v. 26. X. 1904 in Deutsche Juristen-Zeitung X 122 Nr. 7.

[2] B.G.B. 1266; dazu oben S. 148 f. So auch Knitschky S. 822 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 489 f.; a. M. Boyens II 33.

[3] Literatur, a) deutsche: Ehrenberg, Beschr. Haftung, bes. §§ 32 bis 51, 65—73; Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht u. Schiffsgläubigerrecht; Lewis, Seerecht[3] II 205—236; Schröder bei Endemann, S. 303—310; Goldschmidt, System d. Handelsrechts[4] § 154; Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts[6] § 34; Heck, Grofse Haverei, S. 445—470; Boyens I 182—221; Schaps S. 79—84; Förtsch[2] S. 309—330; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 412—446; b) fremde: Abbott S. 294—297, 1011—1021, 1024—1044; Maclachlan S. 69—71, 334, 668, 739—745; Mansfield in The Law Quarterly Review IV

Digitized by Google

1. Die zu den Kosten der Zwangsvollstreckung nicht gehörenden[1] Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes und seines Zubehörs seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen, falls das Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung verkauft wird[2]. Der Grund für die Privilegierung dieser Forderungen an erster Stelle liegt darin, dafs sie auf Aufwendungen zur Ermöglichung des Zwangsverkaufs beruhen[3] und daher, wenn dieser erfolgt ist, als im gemeinsamen Interesse der Gläubiger begründet gelten können[4]. Die Abgrenzung der unter diesem Gesichtspunkt betrachteten Aufwendungen mufste mehr oder weniger willkürlich sein. Eine Ausdehnung über die im Gesetze genannten

---

379—393; Hughes S. 23 f., 87—89, 91—105, 113—117, 331—352; Donker Curtius, Dissert. iur. inaug. de creditorum iuribus in navem, Lugd. Bat. 1834; Holtius II 29—47; de Wal II 37—46; Kist V² 22—38, 40—42; Calkoen, Bevoorrechte schulden op Schepen (Acad. proefschr.), Groningen 1880; Molengraaff S. 241–243; Matzen, Beil. II zu Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde (1881); Platou S. 687—704, 706 f; Bentzon S. 506—555; Lang, Finlands sjörätt I 161—194; Hambro, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning², S. 398—418; Pardessus, Cours⁶ II 533—554, 560 f.; Dufour I 105—460, II 1–374; Cresp-Laurin I 87—184; Bédarride, Droit commercial, comm. marit.² I nr. 46—161; de Valroger I nr. 4—151; Desjardins I nr. 101—215; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1473—1511bis, 1677—1722; Jacobs I 21—24, 35—80; Hennebicq I nr. 194bis—307, 321—332, 380—388, 391—402, 404—413, 423—431; Vidari VII nr. 6420—6465, 6468—6499; Pipia II nr. 1597—1623, 1625—1652; Φλογαΐτης καὶ Χρυσανθόπουλος, Πραγματεία περὶ ναυτικοῦ ἐμπορικοῦ δικαίου §§ 92—132; s. auch Χρυσανθόπουλος, Μεταφραστικὰ σφράγματα ἐν τῷ β' βιβλίῳ τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου (Athen 1895, Sonderabdr. aus der Ἐφημερὶς τῆς Ἑλληνικῆς καὶ Γαλλικῆς Νομολογίας). — Übrigens sei darauf hingewiesen, dafs infolge der Verknüpfung von Schiffsgläubigerpfandrechten mit Forderungen aus den verschiedensten Seerechtsverhältnissen auch die monographische Literatur der letzteren für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger vielfach in Betracht kommt.

[1] Über die zu den Kosten der Zwangsvollstreckung gehörenden Kosten der in Rede stehenden Art s. unten S. 214 Anm. 6. Sie stehen nach zahlreichen Gesetzen noch an der Spitze der privilegierten Forderungen; vgl. Frankreich 191, Holland 317, Belgien 4, Italien 675, Spanien 580 Nr. 2, Portugal 578, Argentinien 1377, Japan 680.

[2] Hierzu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 288 f.

[3] Prot. VI 2854, VIII 4477.

[4] Dafs die Vorschrift des deutschen Rechts jedes vernünftigen Grundes ermangele, ist mindestens eine starke Übertreibung der dän. Mot. v. 1882 Sp. 321 (vgl. auch die sehr gemilderte Aufserung der Mot. v. 1891 S. 140¹). Über die aus der Weglassung einer entsprechenden Vorschrift in B.Sch.G. 102 im Hinblick auf die reichsgesetzliche Regelung der Zwangsvollstreckung sich ergebende Lücke s. Mittelstein, B.Sch.R.² I 418.

Digitized by Google

hinaus auf Kosten der Einbringung in den letzten Hafen selbst dürfte nach geltendem deutschem Rechte kaum statthaft sein[1].

2. Die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben, insbesondere die Tonnengelder[2], Leuchtfeuer-, Quarantäne-[3] und Hafengelder[4]. Es gehören hierher auch die Lotsengelder, soweit sie eben öffentliche Schiffahrtsabgaben darstellen[5].

3. Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung. Die zumal auch durch den diesen Forderungen eingeräumten Rang den Personen der Schiffsbesatzung zuteil gewordene Begünstigung steht geschichtlich mit der früheren Beschränkung der Reederhaftung in Zusammenhang. Sie hat aber unter dem Gesichtspunkt der Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage und Schutzbedürftigkeit der Schiffsleute diese Beschränkung selbst überdauert. Sie ist nach deutschem Recht den Forderungen aller Personen der Schiffsbesatzung[6], aber auch nur dieser, gewährt. Der Begriff der Schiffsbesatzung bestimmt sich nach der allgemeinen Vorschrift des § 481. Forderungen von nur vorübergehend im Schiffsdienste beschäftigten Personen, wie Stauern, Schleppermannschaft, Lotsen, fallen nicht unter Nr. 3 des § 754[7].

---

[1] Zweifelnd Ehrenberg a. a. O. Anm. 181.

[2] D. h. Abgaben, die für Erhaltung der Signaltonnen erhoben werden: Prot. VI 2855; vgl. Hans. G.Z. XVI (1895) S. 227, XXIII (1902) Nr. 107. Vgl. für die Bezeichnung bereits Lüb. U.B. X Nr. 126, 296, 425, 439.

[3] Das R.G.C.S. XXV Nr. 23 erörtert den Begriff der „Quarantänekosten" im Sinne der Art. 622, 757 Ziff. 3 (= §§ 621, 754 Ziff. 2), ohne darauf zu achten, daß in beiden Vorschriften nur von Quarantänegeldern, in der zweiten überdies nur von solchen Quarantänegeldern die Rede ist, die öffentliche Schiffahrtsabgaben sind.

[4] Prot. VIII 4461, 4470 ff., 4484, 4486. Perels, Öffentl. Seerecht, S. 280 Anm. 2. Über die Hamburger Quaigebühren Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 37.

[5] Vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 292 Anm. 200. A. M. für B.Sch.G. 102 Ziff. 1 Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 418. Allerdings hat der zu Art. 651 Ziff. 3 des Entw. I in 2. Lesung (Prot. VIII 4471 f.) gefaßte, klare Beschluß im Art. 757 Ziff. 5 (= § 754 Ziff. 4) nicht ebenso klaren Ausdruck gefunden. Aber auch aus dem Sinne dieser Vorschrift ergibt sich, daß Lotsengelder nur insofern, als sie Rettungsaufwand darstellen, den Bergungskosten usw. zur Seite getreten sind, während öffentliche Lotsengebühren ebenso sehr unter Nr. 2 des § 754 gehören, wie sie unter Nr. 4 nicht gehören.

[6] Dagegen genießt nach amerikan. Recht (Kent, Commentaries[12] III 167, Hughes S. 25 ff., wie bis M. Sh. A. 1854 s. 191 auch nach englischem Recht: Maclachlan S. 215 f., 253) nur die Schiffsmannschaft, nicht auch der Schiffer, das lien am Schiffe.

[7] Das Gegenteil behauptet (außer für die Lotsen) Boyens, Z. f. H.R. L 64. Er hält es für „ein einfaches Postulat der Gerechtigkeit", daß den vor-

Digitized by Google

Als Forderungen der Schiffsbesatzung aus den Dienst- und Heuerverträgen kommen nur Forderungen gegen den Reeder in Betracht, daher namentlich nicht solche, die, wenn auch mit Genehmigung des Reeders (§ 543), für den Schiffer gegen die Ladungsinteressenten auf Gewährung von Kaplaken u. dgl. begründet worden sind[1]. Als aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührend sind mit den eigentlichen Heuerforderungen auch alle sonstigen, auf jene Verträge sich gründenden[2] Ansprüche anzusehen[3], z. B. auf besondere Belohnung bei Verwundung anläfslich der Verteidigung des Schiffs, auf Entschädigung im Falle vertragswidriger Entlassung, auf Erstattung pflichtmäfsig gemachter Auslagen[4] usw. Hinsichtlich des Anspruchs auf Heuer macht es nach deutschem Rechte keinen Unterschied, ob sie fest bestimmt oder in Gestalt eines Fracht- oder Gewinnanteils zugesichert, ob sie nach Zeit oder für die Reise bemessen ist[5].

übergehend beschäftigten Personen wegen der Ansprüche aus ihren Dienstverträgen dieselben Sicherungsrechte zugestanden werden, wie den dauernd beschäftigten Personen. Ich halte dieses Postulat nicht für gegeben, weil für vorübergehend Beschäftigte der Zwang zum Kreditieren, die Abhängigkeit vom Reeder und die Schwierigkeit, aus seinem Landvermögen Befriedigung zu erlangen, nicht, wie für die Personen der Schiffsbesatzung, gegeben sind. Es genügt daher für sie das Schiffsgläubigerrecht aus § 754 Nr. 6 u. 8. Die Lotsen, meint Boyens, die eigentlich auch unter unsere Nr. 3 fielen, habe man in Nr. 4 versetzt, weil die Zwangslotsen nicht zur Schiffsbesatzung gehörten, und man die freiwilligen Lotsen nicht besser habe stellen wollen, als sie. Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes (vgl. Prot. VI 2877, 2879, 2965, VIII 4470 ff.) zeigt aber, dafs der Gegensatz von Zwangs- und freiwilligen Lotsen in dieser Frage keine Rolle gespielt hat. Die dem Gesetze von Boyens zugeschriebene Ungenauigkeit der Nennung der Schiffsbesatzung (d. h. in Boyens' Sinne auch der Lotsen) in Nr. 3 und darnach der abweichenden Behandlung der Lotsengelder in Nr. 4 besteht nicht. Der Lotse fällt nicht unter Nr. 3, weil er nicht zur Schiffsbesatzung gehört. Vgl. Pappenheim in Gruchots Beiträgen XLIII 351 ff. Das Gegenteil behauptet neuerdings wieder Gütschow (Beil. z. Hans. G.Z. 1902 Nr. 3 S. 23[2]) auf Grund des argumentum e contrario aus H.G.B. 738, dessen Verwendung er für einen neuen und guten Einfall zu halten scheint.

[1] Vgl. Desjardins I nr. 129.

[2] Dagegen nicht die zwar aus Veranlassung des Dienstverhältnisses entstandenen, aber auf selbständigem Rechtsgrunde beruhenden, wie Forderungen des Schiffers aus Vorschufsleistung oder Fürsorge für die vom Reeder selbst verladenen Güter usw. Vgl. hierzu Prot. VI 2962.

[3] Prot. VI 2855, VIII 4151. Vgl. Skand. 268 Z. 2, auch Mot. z. dän. Entw. v. 1882 Sp. 326.

[4] Vgl. M. Sh. A. 1894 s. 167 Nr. 2 (früher M. Sh. A. 1889 s. 1); dazu Abbott S. 185 ff., 296. Skand. 268 Nr. 4 a. E., vgl. mit Nr. 2, weicht vom deutschen Rechte mit Bezug auf Auslagen in verschiedenen Beziehungen ab.

[5] Lewis, Seerecht[2] II 209; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 291. So aus-

Digitized by Google

4. Die Lotsengelder sowie die Bergungs-, Hülfs-, Loskaufs- und Reklamekosten. Es handelt sich hier um verschiedene Forderungen aus Beistandleistung in Not. Das gesetzliche Pfandrecht ist ihnen aus dem Gesichtspunkt der in rem versio gewährt worden. Bei den Lotsengeldern, soweit sie nicht als öffentliche Abgaben unter Ziff. 2 fallen (s. oben S. 209), handelt es sich freilich der Regel nach nicht um die Errettung des Schiffs aus einer Notlage, sondern nur um eine dem Eintritt einer solchen vorbeugende Mafsregel [1]; wegen der Nähe der drohenden Gefahr wird der Aufwand für das Lotsen gleichwohl als Rettungsaufwand behandelt.

5. Die Beiträge des Schiffes zur grofsen Haverei. Ihnen stehen auch hinsichtlich der Gewährung des Schiffsgläubigerrechts die Forderungen auf Beiträge des Schiffs gleich, die nach § 635, auch wenn die Erfordernisse der grofsen Haverei nicht vorliegen, nach deren Grundsätzen verteilt werden [2]. Aus § 725 Satz 1 ergibt sich ferner, dafs auch wegen der von der Fracht zu entrichtenden Havereibeiträge die Vergütungsberechtigten die Rechte von Schiffsgläubigern haben, soweit jene Beiträge das Schiffsvermögen belasten [3].

6. Die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet ist, sowie die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, die der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffes aufserhalb des Heimatshafens in Notfällen abgeschlossen hat (§§ 528, 541) [4]. Hierher gehören insbesondere Forderungen aus Darlehen, Käufen auf Borg und dergleichen Geschäften [5], Reparaturverträgen,

---

drücklich Belgien 4, 7 [6], Italien 673 Nr. 3, 675 Nr. 7, Argentinien 1375 Nr. 3, 1377 Nr. 7, Skand. 268 Abs. 1 Nr. 2 (französ. projet v. 1865 Art. 191 Nr. 7 — s. dazu v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 94 f.). Dagegen Spanien 646 (1829: 722), Chile 835 al. 1 Nr. 5 Abs. 3. Für Deutschland hat Wagner I 183 f. die Ansicht geäufsert, dafs Verträge über Dienstleistungen gegen Fracht- oder Gewinnanteil nicht als Dienst- oder Heuerverträge anzusehen seien, der Reeder daher aus ihnen mit der fortune de terre, aber ohne Schiffsgläubigerrecht hafte. Hiergegen s. Schröder, Z. f. H.R. XXXII 245 und unten § 31 Nr. IV.

[1] Prot. VIII 4471.

[2] H.G.B. 733; vgl. Prot. VI 4152, Skandinavien 268 Z. 3. Leo, Deutsches Seehandelsrecht, S. 156, nennt unrichtig als unter § 754 Ziff. 5 fallend auch die nach § 732 zu zahlenden Beiträge. Hier handelt es sich um Schäden, die nur von den Ladungsbeteiligten nach den Grundsätzen der grofsen Haverei zu tragen sind. Wegen der zu leistenden Beiträge kann daher kein Schiffsgläubigerrecht bestehen.

[3] Vgl. hierzu Heck, Grofse Haverei, S. 449 f.

[4] Vgl. Prot. VI 2850, 2856 f., VIII 4476 f., 4484.

[5] Hans. G.Z. XX (1899) Nr. 65 S. 175. Über die ausdehnende Interpretation

Digitized by Google

ferner Forderungen aus der Verbodmung der Ladung und der Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung in den Fällen des § 540[1]. Das Schiffsgläubigerrecht greift wegen dieser Forderungen nach ausdrücklicher Vorschrift Platz, auch wenn der Schiffer Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes „ist", d. h. zur Zeit des Geschäftsabschlusses gewesen ist. Das ergab sich für die Bodmerei schon aus der allgemeinen Fassung des Eingangs von § 754 Nr. 6 in Verbindung mit der Vorschrift des § 699. Für die übrigen Kreditgeschäfte der in Rede stehenden Art wurde im § 754 Nr. 6 selbst zum Ausdruck gebracht, dafs auch der als Schiffer kontrahierende Reeder-Schiffer nur mit Schiff und Fracht hafte und deshalb das Schiffsgläubigerrecht wegen seiner Schuld zu gewähren sei[2]. Den Forderungen aus Kreditgeschäften stellt in Ansehung des durch § 754 Nr. 6 gewährten Schiffsgläubigerrechts das Gesetz die Forderungen aus nicht erfüllten Bargeschäften gleich, die unter den Voraussetzungen geschlossen wurden, unter denen der Schiffer ein Kreditgeschäft der bezeichneten Art mit Rechtswirkung für den Reeder hätte schliefsen können[3]. Wer vorleistet, ohne zu kreditieren, soll, wenn der Schiffer seiner Leistungspflicht sich entzieht, nicht schlechter gestellt sein, als wenn er Kredit gewährt hätte.

7. Die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im § 673 Abs. 2 erwähnten, von dem Reisenden an Bord gebrachten und von dem Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übernommenen Reiseguts[4]. Da im Falle der Ausstellung eines Konnossements die Ablieferung der Güter nach dessen Inhalt zu erfolgen hat, sind auch die Ansprüche gegen den Reeder aus §§ 652, 653 solche wegen Nichtablieferung im Sinne des § 754 Nr. 7[5].

---

der Worte des Code 191, 7° „les sommes prêtées au capitaine" durch die französische Jurisprudenz s. Anführungen bei Ehrenberg a. a. O. S. 293 Note 202, ferner Lyon-Caen et Renault nr. 1688, Rev. XVIII 46 f.

[1] Vgl. § 541; Wagner I 303.

[2] Prot. VI 2856 f.; vgl. Boyens I 231 f. Über die Frage der Haftung des Reeder-Schiffers überhaupt s. Wagner I 184, 258; Boyens I 228 ff. nebst dem S. 232 Angeführten; Platou S. 77 ff. Eine allgemeine Norm für die Beantwortung dieser Frage kann der Vorschrift des § 754 Ziff. 6 weder in dem von Ehrenberg a. a. O. S. 182 Anm. 23, noch in dem von Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 142, vertretenen Sinne entnommen werden; s. auch Salman, Z. f. H.R. XLI 444 Anm. 169.

[3] Prot. VIII 4181, 4184, 4476 f.

[4] Prot. VI 2850, 2857, VIII 4152 f., 4478, 4484.

[5] Lewis[2] II 209 f. (ebenso für B.Sch.G. 102 Ziff. 4 Mittelstein, B.Sch.R.[2]

Digitized by Google

8. Die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht[1] geschlossen hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 1), und wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrages, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 486 Abs. 1 Nr. 2). Den Grund für die Gewährung des Schiffsgläubigerrechts an diese Forderungen bildet die regelmäfsig — nämlich abgesehen von den Fällen des § 486 Abs. 2 — bei ihnen platzgreifende, reine Sachhaftung. Hieraus folgert die herrschende Meinung[2], dafs das Schiffsgläubigerrecht nicht bestehe, wenn der Reeder persönlich hafte. Diese Meinung mufs zuvörderst unterstellen, dafs die Verweisung des § 754 Nr. 8 auf Nr. 1 u. 2 des Abs. 1 § 486 zugleich eine Verweisung auf Abs. 2 dieses Paragraphen sein wolle. Sodann aber läfst sie die allgemeine Vorschrift des § 762 aufser acht, nach der es auf die Rechte eines Schiffsgläubigers keinen Einflufs hat, dafs der Reeder für die Forderung bei deren Entstehung zugleich[3] persönlich haftbar wird. Durch diese Vorschrift[4] ist die qualifizierte Haftung von Schiff und Fracht kraft Schiffsgläubigerrechts der reinen Sachhaftung gegenüber selbständig gemacht, und es ist kein Grund vorhanden, eine Ausnahme von ihr für den Fall des § 754 Nr. 8 gelten zu lassen.

9. Die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3), auch wenn diese Person zugleich Miteigentümer oder Alleineigentümer des Schiffes ist[5].

10. Die Forderungen, die der Berufsgenossenschaft nach den

---

1 420; Förtsch[2] S. 313 Nr. 7). Die zum Teil abweichende Ansicht von Makower[11] S. 799 Anm. 9 (ebenso Löwe Anm. 8 zu § 754 Ziff. 7) findet in den Verhandlungen der H.G.B.-Konferenz keine Stütze.

[1] Durch das blofse Vorhandensein einer solchen neben der gesetzlichen Befugnis wird die Anwendung des § 754 Nr. 8 nicht ausgeschlossen; s. Salman, Z. f. H.R. XLI 450 f.

[2] R.O.H.G. XI 260 f., O.L.G. Hamburg Seuffert XLIII Nr. 141 (= Hans. G.Z. 1887 S. 307 f.); vgl. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 218 Anm. 150; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 142 (und B.Sch.R.[2] I 420); Schaps Anm. 19 zu § 486; Boyens I 220 f. A. M. Wagner I 183 f. (vgl. Beiträge zum Seerecht, S. 27 Anm. 2); Cosack, Handelsrecht[6], S. 147 unter cβ und für das B.Sch.G. Förtsch[2] S. 313 f.

[3] Zur Bedeutung dieses Wortes s. A.D.H.G.B. Art. 453 Abs. 1.

[4] Die im B.Sch.G. ohne erkennbaren Grund kein Seitenstück erhalten hat.

[5] Vgl. Prot. VII 3014 f.

Digitized by Google

Vorschriften über die Unfallversicherung und der Versicherungsanstalt nach den Vorschriften über die Invalidenversicherung gegen den Reeder zustehen[1]. Die Forderungen der Berufsgenossenschaft[2] gehen auf Leistung der umgelegten Beiträge zur Genossenschaft, der auf die Beiträge satzungsgemäfs etwa erforderten Vorschüsse, sowie der Kautionsbeträge[3], die nach Mafsgabe des Statuts zur Sicherstellung der Beiträge von solchen Personen zu entrichten sind, die den Betrieb einstellen[4]. Die Forderungen der Versicherungsanstalt haben rückständige, von den Reedern zu entrichtende Beiträge zum Gegenstande[5].

Es ist ein buntes Gemisch von Forderungen, die unter den zehn Nummern des § 754 vereinigt sind[6]. Neben den privatrecht-

[1] Vgl. B.Sch.G. 102 Ziff. 6 (nach E.G. z. H.G.B. Art. 12 Nr. XV).

[2] SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 (R.G.Bl. Nr. 29) §§ 111, 34, 35, 37 Abs. 2 Nr. 7.

[3] Das Gesetz sagt abweichend von dem G. v. 13. VII. 1887 § 26 Abs. 1: „Kautionsbeiträge", was keine Verbesserung bedeutet.

[4] Die Vorschufsforderungen der Berufsgenossenschaft gewähren das Schiffsgläubigerrecht erst seit dem Inkrafttreten der neuen Fassung des SeeUnf.Vers.G. (1. X. 1900). Bis dahin kam dieses Recht andererseits den nunmehr fortgefallenen Forderungen der Genossenschaft auf Strafzuschläge im Falle der Ablehnung von Wahlen zu (R.G. v. 13. VII. 1887 § 86 Abs. 1; vgl. Mittelstein, See-Unfallversicherungsgesetz [Berlin 1901] Anm. 1 zu § 111). Das Schiffsgläubigerrecht wegen der Forderung des Mitreeders, Korrespondentreeders oder Bevollmächtigten, der für einen Reeder oder Mitreeder wegen der Leistungen an die Genossenschaft in Vorschufs gegangen ist, war bereits durch E.G. z. H.G.B. Art. 8 Ziff. 4 aufgehoben worden (s. Denkschr. zum Entw. dieses G. S. 286).

[5] Vgl. auch Inv.Vers.G. v. 13. VII. 1899 § 168 Satz 2 (R.G.Bl. S. 524). Zur Gewährung des Schiffsgläubigerrechts s. Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. (1894) S. 120 einerseits, Begr. z. Entw. e. E.G. z. H.G.B. (1897) S. 286 andererseits.

[6] Dem Art. 757 A.D.H.G.B. gegenüber weist § 754 mehrere Abweichungen auf, die allerdings nicht durchweg materielle Rechtsänderungen bedeuten (vgl. dazu Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 285 f.). Nr. 1 des Art. 757 (vgl. dazu Prot. VI 2854, 2873 ff., VIII 4477, 4484, 4487) ist in den § 754 nicht übernommen, weil nach Zw.V.G. 162, 109 die Kosten des Zwangsversteigerungsverfahrens ohnehin aus dem Versteigerungserlöse vorweg zu entnehmen sind. (Übrigens kommen für den Fall, dafs das Schiff nicht zu den in Zw.V.G. 162, 171 genannten gehört, die Vorschriften der C.P.O. 817 Abs. 4, 818, 788 in Betracht.) Die Nummern 7—9 des § 754 entsprechen infolgedessen den Nummern 2—10 des Art. 757. Nr. 10 des § 754 ist in ihm neu hinzugefügt. — Aufzählungen der bevorrechtigten Forderungen in der Art des H.G.B. 754 finden sich in allen Seerechtskodifikationen. Vgl. z. B. Frankreich 191, Spanien (1829) 596, (1885) 580, Portugal (1883) 1300, (1888) 578, Holland 313, 315, Chile 835, Finnland 12, Belgien 4, Skand. 268, Argentinien 1377, Japan 680. Die ihnen gemeinsamen Grundgedanken lassen in ihrer Durchführung zahlreiche, zum Teil wichtige Unter-

Digitized by Google

lichen auch öffentlichrechtliche, die sich nur gezwungen schon unter die Terminologie („Forderungen", „Schiffsgläubiger") fügen[1]. Die privatrechtlichen wiederum verschieden nach dem Entstehungsgrund (Vertrag, unerlaubte Handlung, andere juristische Tatsachen) und nach der Art der zur Sicherung der Schuld dienenden Haftung (unbeschränkte, beschränkte Haftung). Allen[2] gemeinsam ist nur, daſs sie aus der Verwendung des Schiffes zur Seefahrt entsprungen sein müssen[3]. Verschieden sind dagegen wiederum die Erwägungen, die dazu geführt haben, mit eben diesen Forderungen und nur mit ihnen das Schiffsgläubigerrecht zu verbinden. Sie zerfallen darnach

---

schiede erkennen. Von einem solchen, der zwischen dem deutschen und namentlich dem französischen Rechte infolge der dem Pfandrechtssystem unbekannten Sonderung des privilège und des droit de suite besteht, ist bereits (oben S. 134 Anm. 2) die Rede gewesen. Ferner ist zu bemerken, daſs zahlreiche Gesetze abweichend von dem deutschen Rechte die Fracht nicht immer oder sogar nur ausnahmsweise mit dem Schiffe zusammen den bevorrechtigten Gläubigern haften lassen (vgl. unten S. 221 Anm. 2), und daſs daher nicht selten der Aufzählung der hinsichtlich des Schiffs privilegierten Forderungen eine solche der hinsichtlich der Fracht privilegierten zur Seite gestellt wird (so z. B. Italien 673, 675, Portugal 578, 582, Argentinien 1375, 1377). Die bevorrechtigten Forderungen sind nicht überall dieselben (vgl. besonders unten Anm. 3). Soweit sie dies sind, bestehen mit Bezug auf die Voraussetzungen, die Rangordnung und die Dauer der Vorrechte Unterschiede, die auch schon in den Aufzählungen der Forderungen zum Ausdruck gelangen. Das englische Recht ermangelt einer solchen Aufzählung. Nach ihm ist ein maritime lien verbunden mit den Ansprüchen aus Rettung in Seenot, Heuerverträgen, Bodmerei und Zusammenstoſs von Schiffen; vgl. Abbott S. 1012; Mansfield in The Law Quarterly Review IV 379. Das nordamerikanische Recht gewährt ein maritime lien auch für Kreditgewährung im Interesse ausländischer Schiffe (Hughes §§ 45—48, s. auch 49, dagegen für England The Heinrich Björn, ferner Marsden, Digest col. 964); streitig ist, ob zu Gunsten der Stauer darüber hinauszugehen ist (s. Hughes § 54).

[1] Die skandinavischen Seegesetze haben die öffentlichen Abgaben nicht unter die Seepfandforderungen aufgenommen, ihnen aber den Vorrang vor diesen gewahrt (§§ 267, 268; vgl. 276).

[2] Eine Sonderstellung nehmen allerdings die Forderungen der letzten Gruppe (§ 754 Nr. 10) ein.

[3] Prot. VI 2844 f. Daher gewähren namentlich kein Schiffsgläubigerrecht die Forderungen auf rückständige Kauf- und Baugelder, wegen Ausrüstung und Reparatur des Schiffes (über das gesetzliche Pfandrecht des B.G.B. 647 s. oben § 18 Nr. 1), soweit sie nicht unter § 754 (Nr. 6 u. 8) fallen (vgl. Prot. VI 2905 ff.), die Prämienforderung des Versicherers. S. dagegen Frankreich 191 Nr. 8 u. 10, Holland 313 Nr. 7 u. 8, Finnland §§ 11, 12 Nr. 6 u. 8, Belgien Art. 4 Nr. 9—12, Italien Art. 673 Nr. 5, 675 Nr. 10 u. 12, Portugal Art. 578 Nr. 9—13, 582 Nr. 5, Argentinien 1375 Nr. 5, 1377 Nr. 10, 12 u. 13, Japan 680 Nr. 8 u. a. m. S. ferner oben S. 133 Anm. 5.

Digitized by Google

in zwei Klassen, so jedoch, dafs einzelne von ihnen beiden Klassen angehören. Das Schiffsgläubigerrecht ist einmal den Forderungen gewährt, für die normalerweise nur Schiff und Fracht haften. Es dient hier als Korrelat zu der Beschränkung der Haftung, indem es ihrer verminderten Ausdehnung eine gesteigerte Kraft gegenüberstellt. Das Schiffsgläubigerrecht ist sodann solchen Forderungen eingeräumt, die sich in Aufwendungen vom Zweck der Erhaltung und Rettung des Schiffes gründen[1]. Unter dem Gesichtspunkt der versio in rem ist hier ein Anspruch auf bevorzugte Befriedigung an ein auch den übrigen Gläubigern gegebenen Falles zu gute kommendes Handeln geknüpft. Allerdings bildet auch hier die blofse Sachhaftung die Regel, so dafs sogar im Entstehungsstadium des Gesetzes in Erwägung gezogen werden konnte, das Schiffsgläubigerrecht nur mit solchen Forderungen zu verbinden, wegen deren der Reeder nur beschränkt hafte[2]. Das Gesetz hat sich, wie bemerkt, nicht auf diesen Standpunkt gestellt. Es hat aber nicht nur mit gewissen Forderungen trotz allgemein platzgreifender, persönlicher Haftung des Reeders das Schiffsgläubigerrecht verbunden[3], sondern auch für die an sich durch blofse Sachhaftung gesicherten Forderungen die Entstehung und den Fortbestand des Schiffsgläubigerrechts von dem Eintritt auch persönlicher Haftung des Reeders bei oder nach Entstehung der Forderung unabhängig gemacht[4]. Schon nach dem Rechte des A.D.H.G.B. war mithin die Beziehung zwischen Schiffsgläubigerrecht und blofser Sachhaftung nur beschränkt durchgeführt. Die spätere Gesetzgebung hat diese Beziehung noch mehr gelockert. Durch § 68 der Seem.O. v. 27. XII. 1872 (jetzt H.G.B. 487) wurde die persönliche Haftung des Reeders für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen aus einer Regel zum Grundsatze gemacht. Das gleichwohl diesen Forderungen weiter gewährte Schiffsgläubigerrecht hörte auf, eine Schadloshaltung für die früher wichtigen Ausnahmsfälle der Sachhaftung zu sein. Auch mit den Forderungen der Berufsgenossenschaft wurde durch das SeeUnf.Vers.G. v. 13. VII. 1887 und ebenso mit denen der Versicherungsanstalt durch das H.G.B. das Schiffsgläubigerrecht

[1] Hans. G.Z. XXI (1900) S. 82[1].

[2] Prot. VI 2848.

[3] A.D.H.G.B. Art. 757 Nr. 1—3, 4 (dazu Art. 453), 9 (s. oben S. 213; vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 285, 177).

[4] Art. 765 (= § 762); vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 250 Anm. 28, 285 Anm. 166; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 5.

Digitized by Google

trotz persönlicher Haftung des Reeders verbunden. In allen diesen Vorschriften tritt die Anschauung zutage, dafs der Grund für die Gewährung des Schiffsgläubigerrechts nicht so sehr in der Beschränkung der Haftung auf das Schiffsvermögen, wie in der Schwierigkeit der Befriedigung aus dem sonstigen Vermögen des Schuldners zu suchen ist.

Die Aufzählung des § 754 beabsichtigt vollständig zu sein. Die Rechte eines Schiffsgläubigers sollen nicht nur den dort genannten Forderungen gewährt, sondern auch den nicht genannten Forderungen versagt sein[1]. Eine analoge Anwendung der Vorschriften des § 754 ist gleichwohl nicht schlechthin ausgeschlossen. In den zu Nr. 5 erwähnten Fällen erscheint sie als unumgänglich geboten[2]. Nur wird mit besonderer Sorgfalt stets zu prüfen sein, ob die Voraussetzungen für die entsprechende Anwendung gegeben sind, da jede Erweiterung des Kreises der Schiffsgläubiger die Stellung der übrigen Gläubiger wesentlich beeinträchtigt. Im Wege der Landesgesetzgebung konnten vor dem 1. I. 1900 gesetzliche Pfandrechte am Schiffe geschaffen und — mit dem Range hinter den reichsgesetzlichen Schiffsgläubigerrechten (Art. 779) — den für diese geltenden Vorschriften unterstellt werden[3]. Mit der reichsrechtlichen Regelung des Pfandrechts an beweglichen Sachen ist diese Möglichkeit weggefallen, der sie voraussetzende Art. 780 A.D.H.G.B. in das geltende H.G.B. daher nicht aufgenommen worden[4].

b) Entstehung, Gegenstand, Umfang des Schiffsgläubigerpfandrechts. § 20.

I. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger entsteht im Falle der Bodmerei kraft Rechtsgeschäfts, in allen übrigen Fällen kraft Rechtssatzes mit der Entstehung einer der im § 754 genannten Forderungen (§ 755 Abs. 1). Schuldner dieser Forderungen ist der Reeder. Da als Reeder im Verhältnis zu Dritten auch der Ausrüster gilt (§ 510 Abs. 1), braucht der Schuldner einer das Schiffsgläubigerrecht gewährenden Forderung nicht auch Eigentümer des den Gegenstand des Pfandrechts bildenden Schiffes zu sein. Aus

---

[1] Prot. VI 2846.

[2] Vgl. Heck, Grofse Haverei, S. 448 ff.

[3] Vgl. Prot. VI 2911, brem. E.V. z. A.D.H.G.B. v. 6. VI. 1864 § 47 (aufgehoben durch G. v. 15. XII. 1887, betr. Abänderung der Erbe- und Handfestenordnung usw., § 1); vgl. auch O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXI (1900) S. 84[1].

[4] Denkschr. S. 287 f.

Digitized by Google

der Verwendung des Schiffes durch den Ausrüster entstehen die Schiffsgläubigerforderungen und mit ihnen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger in gleicher Weise, wie aus der Verwendung des Schiffes durch den Eigentümer. Dies gilt auch dann, wenn nach Maßgabe des § 510 Abs. 2 (s. oben S. 83 f.) der Eigentümer[1] den Schiffsgläubiger an der Durchführung seines Anspruchs zu hindern berechtigt ist[2]. Unterläßt er dies — z. B. weil das Schiff mit weiteren, für ihn unangreifbaren Schiffsgläubigerrechten zum vollen Werte belastet ist —, dann kann auf Grund des § 510 Abs. 2 von anderer Seite der Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts nicht entgegengetreten werden.

II. Den Gegenstand des gesetzlichen Pfandrechts der Schiffsgläubiger bildet zunächst und vornehmlich das Schiff (§ 755 Abs. 1). Und zwar ist das Schiff notwendiger Gegenstand des entstehenden Pfandrechts. Einmal entstanden kann dieses aber fortdauern, auch wenn das Schiff aufhört, seinen Gegenstand zu bilden, sei es, daß es überhaupt oder doch als Schiff zu existieren, oder daß es nur der Pfandhaftung zu unterliegen aufhört. Das Schiff als Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts ist stets dasjenige Schiff, aus dessen Verwendung zum Erwerbe durch die Seefahrt die Forderung des Schiffsgläubigers erwachsen ist[3]. Während daher für die Geltend-

---

[1] Nicht nur, wie Schröder bei Endemann S. 307 und Schaps Anm. 7 zu § 510 meinen, der Reeder.

[2] Für dieses Recht des Eigentümers macht es keinen Unterschied, ob die Forderung des Schiffsgläubigers auf Rechtsgeschäft beruht oder nicht. Die gegenteilige Meinung von Cosack (Handelsrecht[6] § 34 IV 3) findet im Gesetz keine Stütze. Sie würde bei der Wichtigkeit gerade der nicht rechtsgeschäftlichen Schiffsgläubigerforderungen die Bedeutung des § 510 Abs. 2 ganz erheblich verringern; im Hinblick auf den weitgehenden Eingriff dieser Vorschrift in das Recht des Eigentümers wäre dies nicht erwünscht. Andererseits werden eben mit Rücksicht auf die nicht rechtsgeschäftlichen Forderungen die Ansprüche an den Gläubiger hinsichtlich der Gutgläubigkeit nicht überspannt werden dürfen. Der Mangel des guten Glaubens wurde für A.D.H.G.B. 477 Abs. 2 teils nur bei Kenntnis (so Makower[11] Anm. 61 zu Art. 477), teils (so Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 283; Lewis, Seerecht[3] I 102) auch bei Kennenmüssen, also bei verschuldeter Unkenntnis von der Widerrechtlichkeit der Verwendung, angenommen. Für das geltende Recht will Schaps (Anm. 7 zu § 510) unter Berufung auf B.G.B. 122 Abs. 2 jede auf Fahrlässigkeit beruhende Unkenntnis der Kenntnis gleichstellen. Richtiger dürfte es sein, die Vorschrift des B.G.B. 932 Abs. 2 entsprechend anzuwenden und nur bei grob verschuldeter Unkenntnis Bösgläubigkeit anzunehmen (so auch Loewe-Makower Anm. 2 zu § 510).

[3] § 755 Abs. 1: „das Schiff", „an dem Schiffe", Abs. 2: „des Schiffes" usw.

Digitized by Google

machung der Forderung der Nachweis ihrer Entstehung aus der Verwendung eines der mehreren Schiffe des Reeders genügen würde, bedarf es zur Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts des Nachweises des bestimmten, dem Pfandrechte unterworfenen Schiffes[1]. Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts ist stets das ganze Schiff; ein Schiffsgläubigerrecht an Parten gibt es nicht[2]. Das an dem Schiffe entstandene Pfandrecht dauert fort an den Bestandteilen, die von dem Schiffe getrennt worden sind[3], und an den Trümmern, in die es zerfallen ist[4]. Es wird aber dieses Pfandrecht hinsichtlich seiner Verfolgbarkeit[5], seiner Realisierung[6] und seines Erlöschens[7], weil nicht mehr Pfandrecht am Schiffe, nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts für gesetzliche Fahrnispfandrechte zu beurteilen sein.

Von der fortdauernden Haftung getrennter Bestandteile abgesehen haftet das Schiff den Schiffsgläubigern in seinem Zustande zur Zeit der Geltendmachung ihrer Rechte[8]. Das geht namentlich aus den gesetzlichen Vorschriften über die Befriedigung der Schiffsgläubiger kraft des Pfandrechts hervor. Sie erfolgt regelmäfsig im Wege der Zwangsversteigerung, und dabei bildet für alle Gläubiger das Schiff nur eine Masse ohne Rücksicht darauf, ob ihre Forde-

---

[1] S—n Nachschrift zu Seuffert LV Nr. 220, Mittelstein, B.Sch.R.², S. 425 unter c; Brodmann, Z. f. H.R. LII 167 Anm. 44; a. M. Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 48 f., 54 f. Das privilège des Code Art. 191 versagt der Kaufgeldforderung aus einer indistincte für die aus fünf Schiffen bestehende Flotte eines Reeders gemachten Lieferung von Kohlen und Briketts der Appellhof von Bordeaux Rev. XVII 31 ff.

[2] Prot. VI 2867, auch oben S. 203.

[3] S. für das lien for wages Lord Stowell in The Neptune (bei Abbott S. 1021 Note y).

[4] Vgl. Italien 667, Portugal 575, Argentinien 1369, für maritime lien for damage Abbott S. 1018 Note t. Streitig für das französische Recht; s. einerseits Lyon-Caen et Renault VI nr. 1711, andererseits Desjardins I nr. 166 nebst den von ihnen Angeführten.

[5] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 246 f., 273 ff. (wo nicht, wie Heck, Grofse Haverei, S. 451 meint, für die Anerkennung, sondern nur für die Rechtswirkungen dieses Pfandrechts auf die Analogie der Surrogatsummen und auf legislative Momente verwiesen wird); Schröder bei Endemann S. 308; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 32 f., B.Sch.R.² I 423 u. A.

[6] § 761 Abs. 2 ist nicht anwendbar, weil die dort behandelte Klage nur der Befriedigung des Schiffsgläubigers „aus dem Schiffe und der Fracht“ dient. A. M. Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 14.

[7] Vgl. hierzu FlöfsereiG. v. 15. VI. 1895 §§ 22 Abs. 2, 28 Abs. 2 (dazu Mittelstein, B.Sch.R.² I 590 f.).

[8] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 247; Boyens I 196 ff.

Digitized by Google

rungen zu verschiedenen Zeiten entstanden sind, und das Schiff nach der Entstehung solcher Forderungen oder gar vor ihr, aber nach seiner Aussendung, Veränderungen erfahren hat oder nicht. Sie gereichen zunächst den Schiffsgläubigern zum Nachteil oder zum Vorteil. Nur soweit besondere Rechtsgründe gegeben sind, treten an die Stelle verloren gegangener Wertteile andere Gegenstände zu Gunsten der Schiffsgläubiger in die Pfandhaftung ein (s. unten Nr. V), oder werden durch die Werterhöhung des Schiffs neue, den schon bestehenden vorgehende Schiffsgläubigerrechte ins Leben gerufen. Namentlich ist auch der Reeder an und für sich weder verpflichtet, die Schiffsgläubiger wegen der eingetretenen Verschlechterung des Schiffes schadlos zu halten, noch berechtigt, ihren Forderungen gegenüber etwaige Verwendungen auf das Schiff zum Abzug zu bringen (vgl. unten S. 246).

Mit dem Schiffe wird sein Zubehör von dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger ergriffen (§ 755 Abs. 1). Das gilt auch für solche Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind[1]. Unzweifelhaft tritt in die Pfandhaftung auch ein, was erst nach Entstehung des Pfandrechts Zubehör wird. Dem entsprechend ist anzunehmen, dafs aus der Pfandhaftung ausscheidet, was Zubehör zu sein aufhört[2]. Mit dem Schiffe haftet auch das Zubehör in dem Zustande, in welchem es sich zur Zeit der Befriedigung des Gläubigers aus dem Pfande befindet. Die gegenteilige Annahme würde zu unleidlichen Ergebnissen für die Gestaltung des Befriedigungsverfahrens führen[3] und bei etwaigem Wechsel von Zubehörstücken eine ungerechtfertigte Begünstigung der vor ihm entstandenen Schiffsgläubigeransprüche zur Folge haben. Die Pfandhaftung des Zubehörs tritt kraft Rechtssatzes ein. Sie mufs trotz des Schweigens des Gesetzes (§§ 755 Abs. 1, 759 Abs. 2, 680) zu Gunsten des Bodmereigläubigers in gleicher Art, wie zu Gunsten der übrigen Schiffsgläubiger, Platz greifen. Es steht aber nichts dem im Wege, dafs, wie bei der Verbodmung

---

[1] S. oben S. 43 f. Das Gegenteil nimmt auf Grund von B.G.B. 1265, 1257 Brodmann S. 155 Anm. 6 an. Indessen kann gegenüber der nicht unterscheidenden Vorschrift des H.G.B. 755 Abs. 1 auf die unterscheidende Vorschrift des B.G.B. nicht zurückgegriffen werden (E.G. z. H.G.B. 2).

[2] S. bereits oben S. 49 Anm. 5. Den Anhängern der im Texte vertretenen Ansicht ist übrigens jetzt auch Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 14 Anm. 2, ihren Gegnern ist noch Heck, Recht der grofsen Haverei, S. 451, anzureihen.

[3] Vgl. Boyens I 198.

Digitized by Google

(s. oben S. 48 zu Anm. 3), so auch bei rechtsgeschäftlicher Begründung sonstiger Schiffsgläubigerforderungen die Ausschliefsung des Zubehörs von der Pfandhaftung vereinbart wird[1].

III. Das gesetzliche Pfandrecht eines jeden Schiffsgläubigers (also nicht das des Bodmereigläubigers) erstreckt sich kraft Rechtssatzes aufser auf das Schiff auf die Bruttofracht derjenigen Reise, aus welcher seine Forderung entstanden ist[2]. Fracht ist die Gegenleistung, die der Verfrachter als solcher für die übernommene Beförderung von Gütern zu beanspruchen hat[3]. Verfrachter ist regelmäfsig der Reeder. Als solcher gilt aber im Verhältnis zum Schiffsgläubiger auch der Ausrüster. Was er dem Eigentümer des Schiffes für dessen Überlassung etwa zahlt, ist nicht Fracht. Da die vom Reeder der Seegefahr ausgesetzte Fracht dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger unterliegt, ist dies im Falle der Unterverfrachtung die Charter-, nicht die Konnossementsfracht[4]. Was der Reeder zwar auf Grund des Frachtvertrages, aber nicht als Fracht, sondern als Entgelt oder Erstattung besonderer, in der übernommenen Beförderung an sich nicht enthaltener Leistungen fordern kann, ist nicht

---

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 247, meint, dies sei nur bei der Bodmerei denkbar; es ist aber nicht ersichtlich, warum es nicht ebenso bei einem anderen Darlehen oder einem Kauf (§ 754 Nr. 6 u. 8) möglich sein soll.

[2] H.G.B. 756. Vgl. Prot. IV 1595 ff., 1600 ff., VI 2882 ff., 2913 f., 2929 ff., Entw. I. Lsg. 653, Prot. VIII 4167. Zum Folgenden namentlich Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 249 ff.; vgl. auch die anregenden, aber nicht einwandfreien Ausführungen von Ameln in Samling IV Nr. 31. Gleich dem H.G.B. verbinden Finnland 13, Skandinavien 268 Abs. 1 (vgl. schon Schweden 1864 § 275) und Japan 680 die Pfandhaftung der Fracht prinzipiell mit der des Schiffes. So auch die englische Praxis; vgl. Abbott S. 1018 Note s, 1020 Note o (bei lien für salvage Haftung nur pro rata), 1021 Note y und d. Dagegen gewähren Frankreich (271, 280, 320) und Belgien (63, 71, 157) das Privileg betreffs der Fracht nur wegen der Heuerforderung, der Ansprüche des Befrachters und der Bodmerei; vgl. Lyon-Caen et Renault VI nr. 1712; Hennebicq I nr. 288 ff. (insbesondere auch Nr. 306); s. auch über Norwegen (1860) 105 f. Mot. v. 1890 S. 345. In den Gesetzen, welche die Privilegien am Schiff und an der Fracht gesondert aufzählen, ist die Zahl der Privilegien mit Bezug auf die letztere durchweg geringer, als derjenigen bezüglich des ersteren, so z. B. Italien 673 vgl. mit 675, Argentinien 1375, 1377, Portugal 578, 580.

[3] Blofse Zuschläge zur Fracht, die unter besonderen Namen, wie Kaplaken, Primage u. dgl., dem Verfrachter versprochen werden, sind Fracht im Rechtssinne.

[4] Ehrenberg a. a. O. S. 250; Lewis, Seerecht[2] II 212 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 428; Förtsch[2] S. 317. S. aber für das lien for wages Abbott S. 297 Text zu Note u.

Digitized by Google

der Fracht entsprechend zu behandeln. Dies gilt, wie für Fahrtprämien und Auslagenersatz, so namentlich auch für Liegegelder[1].

Die Fracht ist Gegenstand des Pfandrechts, wie sie geschuldet wird oder gezahlt worden ist[2]. Das Pfandrecht an der Fracht ist also Pfandrecht entweder an einer Forderung oder an einer zu ihrer Tilgung gezahlten Geldsumme oder — im Falle von Teilzahlung — an einer Forderung und einer Geldsumme. Das Pfandrecht an der gezahlten Frachtsumme besteht aber nur, so lange sie in den Händen des Schiffers sich befindet[3]. Wenn der Frachtanspruch nur auf Distanz- oder Fautfracht erwachsen ist, kommt nur diese als Pfandobjekt in Betracht[4]. Gleichgültig ist, ob der Frachtanspruch auf Grund allgemeinen Rechtssatzes oder besonderer Vereinbarung entstanden ist[5], ob die Fracht ein dem Reeder verbleibendes Einkommen bildet oder zum Teil an Schiffer oder Mannschaft als Tantième gelangt, ob die etwaige Zahlung nach Entstehung des Anspruchs oder vorschufsweise erfolgt ist. Die Fracht haftet ohne Abzüge wegen der Unkosten; die Beschränkung der Haftung auf die Nettofracht ist aus Zweckmäfsigkeits- und Billigkeitsgründen abgelehnt worden[6].

---

[1] Ehrenberg a. a. O. S. 251; Schröder bei Endemann S. 305 Anm. 14 (wo Z. 3 v. u. „Überliegegelder" augenscheinlich nur für „Überfahrtsgelder" verdruckt ist); s. auch Lyon-Caen et Renault V nr. 236bis. A. M. Lewis, Seerecht[2] II 212, Handbuch, S. 50 Anm. 33; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 36 f. (s. auch B.Sch.R.[2] I 428).

[2] Nach Japan 680 erstreckt sich das Vorzugsrecht des Schiffsgläubigers nur auf die noch nicht bezahlte Fracht. Das ist nicht zu billigen, weil dadurch der Gegenstand des Vorzugsrechts von Transaktionen zwischen Reeder und Befrachter abhängig wird; vgl. norweg. Mot. v. 1890 S. 19 f.

[3] § 771 Abs. 1. Dazu Hans. G.Z. XV (1894) S. 87.

[4] Ehrenberg S. 251; Goldschmidt, System[4], S. 247; vgl. auch Prot. IV 1604.

[5] Es haftet namentlich auch die für verlorene Güter auf Grund besonderer Vereinbarung (§ 617) zu zahlende oder, wenn gezahlt, nicht zurückzugebende Fracht. Ehrenberg S. 252 f., Hans. G.Z. XIV (1893) S. 38, 42, XVIII (1897) S. 136 ff., R.G.C.S. XXXIII S. 70. Die Fracht haftet daher auch, wenn sie der Seegefahr nicht ausgesetzt ist (für Skandinavien 268 vgl. auch Platou, Forelæsninger, S. 76, andererseits aber Bentzon S. 524). Die abweichende Vorschrift von Frankreich 259 (Ehrenberg S. 253 Note 47) ist durch G. v. 12. VIII. 1885 aufgehoben worden.

[6] Prot. VI 2886 ff., 2929 ff., auch IV 1595 ff., 1600 ff. Vgl. R.G.C.S. XXXIII S. 78. Wie Deutschland auch Skandinavien 268 Abs. 2. In Frankreich legt die überwiegende Meinung das Schweigen des Code 216 im Sinne der Nettofracht aus (vgl. die Anführungen bei Lyon-Caen et Renault V nr. 233 note 2 und Rev. XV 634 nr. II, ferner Rev. XVII 36 und obs. I 40 ff., andererseits Rev. XV 633, de Valroger ebd. S. 259, 270 f.).

Digitized by Google

Gleich der Fracht i. e. S. unterliegt dem Pfandrecht des Schiffsgläubigers, was in Fällen, wo ein Frachtvertrag nicht geschlossen ist, kraft Rechtssatzes als „Fracht" d. h. nach den für den Frachtanspruch geltenden Vorschriften zu zahlen ist[1]. Die Überfahrtsgelder sind nach H.G.B. 677 auch in den Vorschriften über das Schiffsgläubigerrecht unter der Fracht mitzuverstehen[2]. Streitig ist, ob im Wege der Analogie auch anderer Erwerb des Reeders der Fracht gleichgestellt werden mufs. Dies wird namentlich für den Bugsierlohn des Schleppschiffes behauptet[3] und, zumal nachdem es für die in dieser Hinsicht keine Besonderheit aufweisende Binnenschiffahrt gesetzlich ausgesprochen ist[4], unbedenklich anzunehmen sein. Warum dann aber nicht auch Berge- und Hülfslohn der Bergungsdampfer ebenso behandelt werden sollen[5], ist schwer zu erkennen[6].

---

[1] H.G.B. 544 (s. Ehrenberg S. 250 Note 30), 564 Satz 3, Seem.O. 87 (Schaps Anm. 6 zu § 486).

[2] Vgl. Prot. VI 2889, 2943. Zur entsprechenden Anwendung der §§ 756, 757 vgl. Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. (1894) S. 121, Hans. G.Z. XXI (1900) S. 135[2], Mittelstein, B.Sch.R.[2] S. 429 Anm. 4.

[3] Von Lewis, Seerecht[2] I 53, II 212, Handbuch, S. 51; s. auch Platou, Forelæsninger, S. 74; a. M. Ehrenberg S. 250; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 36; Schaps Anm. 6 zu § 486.

[4] B.Sch.G. 104 Abs. 4, eine Vorschrift, die nach der Begründung (S. 121) in der Natur der Sache liegt, mit der aber das Gesetz durchaus nicht, wie Förtsch[2] S. 317 meint, „der gleichen Vorschrift der Rechtslehre" für das Seerecht gefolgt ist.

[5] Für die Ausschliefsung des Rettungslohns aus dem Schiffsvermögen ist die herrschende Meinung: Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 250; Lewis, Seerecht[2] I 53, II 212, Handbuch, S. 51; Schröder bei Endemann S. 305 Anm. 14; Schaps Anm. 6 zu § 486; Burchard, Bergung und Hülfeleistung, S. 95. Das Reichsgericht geht C.S. XXXII S. 11 f. (s. dagegen Ehrenberg in Jherings Jahrbb. XXXIV 393) wohl nur irrtümlich von der gegenteiligen Anschauung aus, die denn ja auch in dem zur Entscheidung stehenden Falle einer nur gelegentlichen Hülfeleistung am wenigsten stillschweigend zu Grunde gelegt werden konnte.

[6] Dafs sie nicht Fracht sind, versteht sich, ist aber, da es sich um Analogie handelt, unerheblich. Die Schwierigkeit der Anwendung der §§ 756, 757 ist bei Berge- und Hülfslohn nicht gröfser, als bei Überfahrtsgeldern, für die sie durch § 677 (und B.Sch.G. 104 Abs. 4), und bei Schlepplohn, für den sie durch B.Sch.G. 104 Abs. 4 ausdrücklich geboten ist. Der einzige (von Lewis, Seerecht[2] I 53) gegen die Statthaftigkeit der Analogie angeführte Grund ist, Berge- und Hülfslohn sei kein gewöhnlicher Erwerb durch die Seefahrt, nur solcher aber werde zur fortune de mer gerechnet. Dieser Grund trifft aber augenscheinlich nur für gelegentlich, nicht für den in Ausübung ihrer bestimmungsmäfsigen Tätigkeit von Bergungsdampfern verdienten Lohn zu. In

Digitized by Google

Eine eigentümliche Gestalt nimmt nun aber das Pfandrecht der Schiffsgläubiger dadurch an, dafs die ihm unterliegende Fracht für jeden Schiffsgläubiger die Fracht der Reise[1] ist, aus welcher seine Forderung entstanden ist. Die Regelung rechtfertigt sich durch die enge Beziehung, in der die einzelne Schiffsgläubigerforderung eben zu der Fracht dieser Reise steht[2]. Die Folge aber ist (vgl. schon oben S. 64), dafs für alle Schiffsgläubiger das Schiff ein konstantes Pfandobjekt ist, zu dem dann (wenn überhaupt eine Fracht vorhanden ist) ein variables Pfandobjekt in Gestalt der von Reise zu Reise wechselnden Fracht hinzutritt. Hier zunächst ergibt sich hinsichtlich des Gegenstandes des Pfandrechts, was hinsichtlich seines Ranges noch zu bemerken sein wird, dafs die Gesamtheit der Schiffsgläubiger sich in engere Gruppen gliedert, die durch die Entstehung ihrer Forderungen je aus derselben Reise gekennzeichnet sind. Der vom H.G.B. sonst nicht einheitlich verstandene[3] Begriff der Reise hat daher im § 757 für den 9. Abschnitt des 4. Buchs H.G.B. eine genaue, gesetzliche Bestimmung erfahren[4]. Als eine Reise im Sinne dieses Abschnitts[5] gilt nur die-

---

der H.G.B.-Konferenz (Prot. IV 1598, auf die Lewis, Handbuch, S. 51 Anm. 37 und Seerecht[2] II 212 sich ohne Grund beruft) wurde gegen die vorgeschlagene Einbeziehung des Bergelohns in das Seevermögen nur eingewendet, es handle sich dabei um so seltene Ausnahmen, dafs es sich nicht empfehle, im Gesetze auf dieselben Rücksicht zu nehmen. Das hat sich aber inzwischen geändert. Eine gesetzliche Entscheidung wäre erwünscht. — Zu weit geht jedenfalls in der analogen Anwendung mit der Erstreckung des Abandons der Fracht auf „toute espèce de prime gouvernementale" als „produit du voyage" das Civilgericht von Antwerpen (Rev. XV 505).

[1] Daher auch die Fracht für solche Güter, die zur Zeit der Entstehung des Schiffsgläubigerrechts nicht mehr an Bord befindlich sind: Hans. G.Z. XVIII (1897) Nr. 89. Vgl. auch Lyon-Caen et Renault V nr. 231.

[2] Vgl. aber dazu de Valroger, Rev. XV 268 f. Die französische Praxis und Literatur unterwirft dem Abandon die Fracht der letzten Reise: Desjardins II nr. 289; Lyon-Caen et Renault V nr. 229, Rev. XV 403, 406 II.

[3] Prot. VI 2923, dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 254. R.G. in Hans. G.Z. XIV (1893) S. 115.

[4] Eine analoge Anwendung dieser Bestimmung auf andere Fälle ist nicht ausgeschlossen, aber keinesfalls ohne weiteres zulässig. Vgl. H.G. Hamburg Hamb. G.Z. 1867 S. 126; Boyens I 262 f. (gegen Wagner I 220); unrichtig v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 122, L.G. Oldenburg ebd. XXXVIII 250. Eine gesetzliche Übertragung der Vorschrift des A.D.H.G.B. 760 (= H.G.B. 757) enthält das R.G., betr. d. Untersuchung v. Seeunfällen, v. 27. VII. 1877 § 35. Vgl. im allgemeinen A. v. Haarlem, Eenige opmerkingen over het begrip „reis" in het W. v. K. (Acad. proefschr.), Amsterdam 1876, S. 4 ff.

[5] Diese Worte läfst Ameln, Samling IV 157 bei der Wiedergabe des

Digitized by Google

jenige, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrags oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird[1]. In den durch diese Vorschrift gezogenen Grenzen kann daher dem Schiffsgläubiger auch solche Fracht haften, die aus einem zur Zeit der Entstehung seiner Forderung noch nicht geschlossenen Vertrage verschuldet wird. Auch hier ist also weder der Zeitpunkt der Aussendung des Schiffs, noch der der Entstehung der Schiffsgläubigerforderung für die Abgrenzung des Haftungs- und Pfandrechtsgegenstandes schlechthin maßgebend.

Eine Ausnahme von der Regel des § 756 gilt nach § 758 zu Gunsten der Personen der Schiffsbesatzung hinsichtlich ihrer aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen. Wenn sie auf Grund desselben Dienst- oder Heuervertrages an mehreren Reisen im Sinne des § 757 teilgenommen haben, steht ihnen wegen der aus einer späteren Reise entstandenen Forderungen zugleich ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reisen zu. Ob diese Begünstigung der Schiffsbesatzung gegenwärtig noch gerechtfertigt ist, kann erheblichem Zweifel begegnen, da die Gründe, die zu ihr geführt haben[2], mindestens zum großen Teil infolge veränderter Verhältnisse nicht mehr zutreffen. Jedenfalls aber bedeutet es eine Inkonsequenz, daß das Gesetz die Heuerreise nur zu Gunsten der aus einer späteren Reise entstandenen Forderung hinsichtlich der Fracht der früheren Reisen als eine Einheit anerkannt hat, nicht auch umgekehrt[3].

IV. Das Pfandrecht des Bodmereigläubigers, das sich seiner Entstehung nach von dem der übrigen Schiffsgläubiger unterscheidet, weicht von ihm auch in Ansehung seines Gegenstandes ab. Sein Umfang bestimmt sich nach dem Inhalte des Bodmereivertrages

---

§ 757 fort; er gelangt infolgedessen zu einer unhaltbaren Auslegung der Vorschrift.

[1] Dazu Prot. VI 2876, 2923 f., 2934 ff. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 254 f., R.G.C.S. XXXVIII S. 63. In Skand. findet sich keine dem § 757 entsprechende Vorschrift, nach dän. Mot. (1891) S. 142[2], weil sein Inhalt selbstverständlich sei. Die Entstehungsgeschichte des Art. 760 A.D.H.G.B. lehrt aber das Gegenteil (vgl. auch dän. Entw. v. 1882 § 352 Abs. 1).

[2] Prot. VI 2936 f., 2940 f.

[3] Dies erklärt sich daraus, daß § 758 (Art. 761) dem vorher festgestellten § 767 (Art. 771) Abs. 3 nachgebildet worden ist. Für diesen aber konnte es nur darauf ankommen, in Abweichung von der Regel seines Abs. 2 den eine frühere Schiffsreise betreffenden Forderungen dasselbe Vorzugsrecht einzuräumen, wie den eine spätere betreffenden.

Digitized by Google

(§ 759 Abs. 2). Er kann betreffen die Verbodmung entweder des Schiffes oder der Fracht oder des Schiffes und der Fracht (§§ 679, 680). Das vertragsmäfsige Pfandrecht des Bodmereigläubigers kann mithin nur solche Gegenstände ergreifen, auf die sich auch das gesetzliche Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger erstreckt. Es greifen aber erhebliche Besonderheiten Platz[1]. Zu der Möglichkeit alleiniger Verbodmung der Fracht gibt es kein Seitenstück bei dem gesetzlichen Schiffsgläubigerrecht. Unzulässig ist die Verbodmung solcher Fracht, die nicht mehr oder von vornherein nicht der Seegefahr ausgesetzt ist (§ 680 Abs. 4 vgl. oben S. 64). In der Verbodmung des Schiffes ohne Erwähnung der Fracht ist — aufser im Falle gleichzeitiger Verbodmung der Ladung — die der Fracht nicht enthalten (§ 680 Abs. 3). Die verbodmete Fracht ist nicht notwendig auch die Bruttofracht der Reise, aus welcher die Forderung des Bodmereigläubigers entstanden ist. Die verbodmete Fracht kann im Falle der Unterverfrachtung auch die Konnossementsfracht sein[2].

V. An die Stelle der ursprünglich mit dem Pfandrechte von Schiffsgläubigern belasteten Gegenstände können, wenn das Pfandrecht an ihnen erlischt, unter Umständen Surrogate eintreten. Als solche dienen Forderungen und Geldsummen. Ihre Verwendbarkeit dazu gründet sich auf die enge, wirtschaftliche Beziehung, in der sie zu dem durch sie zu ersetzenden Pfandobjekte stehen[3]. Ihre Verwendung dazu rechtfertigt sich durch eine billige Rücksichtnahme auf die Schiffsgläubiger, deren Rechtsstellung nicht zu

---

[1] Vgl. Ehrenberg S. 244 f., 255 f. Über die Ausschliefsung des Zubehörs bei der Verbodmung des Schiffes s. oben S. 48 Anm. 3 und Text dazu. Die Verbodmung des Zubehörs allein ist nach deutschem Rechte nicht zulässig (§ 679; s. auch Ehrenberg S. 244 f. Anm. 10; Lewis, Seerecht[2] II 11 Anm. 1; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 34). Das Gegenteil behauptet Boyens II 430 Anm. 10a. Er beruft sich eben auf § 679, der die Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände gestatte und durch die letzten Worte allgemeine Teilung zulasse. Es ist aber nicht klar, wieso die Zulassung der Verbodmung von drei genannten Gegenständen sowohl je für sich als auch in Verbindung mit einander die Zulassung der Verbodmung auch anderer als der drei genannten Gegenstände bedeuten soll. Dem klaren Wortlaute des Gesetzes gegenüber kann der Hinweis auf den abweichenden Standpunkt fremder Rechte, zumal solcher, die nicht von der Bodmerei, sondern von dem Seedarlehen sprechen (vgl. vorläufig Pappenheim, Z. f. H.R. XL 393 Anm. 37) nichts beweisen (s. auch Ehrenberg a. a. O.), desgleichen die Berufung auf die ältere Ansicht von Pöhls III 819.

[2] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 250; Lewis, Seerecht[2] II 212 f.; Boyens II 433.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 103.

Digitized by Google

Gunsten des Reeders von dem Erlöschen der Pfandhaftung abhängig sein soll. Seiner Bestimmung gemäfs tritt das Surrogat in dasselbe Rechtsverhältnis, in dem der durch es ersetzte Gegenstand sich befand. Daher wird insbesondere, wenn es in einer an die Stelle des Schiffes tretenden Forderung des Reeders (etwa auf Vergütung in grofser Haverei) besteht, der Schiffsgläubiger nicht Gläubiger dieser Forderung, sondern nur pfandberechtigt an ihr[1].

An die Stelle des dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger unterliegenden Schiffes tritt ein Surrogat,

1. wenn das Schiff im Inlande im Wege der Zwangsversteigerung oder wenn es vom Schiffer im Wege des Notverkaufs veräufsert wird. Nur in diesen beiden Fällen erlischt das Pfandrecht am Schiffe durch dessen Veräufserung[2], und nur hier kann daher das Eintreten eines Surrogats an Stelle des Schiffes in Frage kommen. In dem einen Falle ist dies der Versteigerungserlös, in dem andern die Forderung auf das Kaufgeld, so lange dieses bei dem Käufer aussteht, das Kaufgeld selbst, wenn es gezahlt und noch in den Händen des Schiffers ist[3].

2. wenn das Schiff verloren gegangen ist, und der Verlust entweder einen Fall der grofsen Haverei darstellt oder von einem Dritten durch eine rechtswidrige Handlung verursacht worden ist (§ 775 Abs. 1, 2)[4]. Das Surrogat für das Schiff bildet im Falle der grofsen Haverei die Vergütung für seine Aufopferung, im Falle seines Verlustes durch rechtswidriges Handeln eines Dritten die dem Reeder von dem Schuldigen zu leistende Entschädigung[5]. Das

[1] Prot. VI 2859 f., 2777.

[2] Vgl. unten § 23 Nr. II.

[3] Zw.V.G. 162, 91, 105 ff., H.G.B. 764 Abs. 1.

[4] Letzterenfalls kann natürlich auch der Schiffer der ersatzpflichtige Dritte sein. Der Ersatzanspruch aber, den der Reeder auf Grund des Dienstverhältnisses gegen den Schiffer aus pflichtwidriger Veräufserung hat, kann nicht nach Analogie des § 775 Abs. 2 mit Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 256 f. (s. dagegen Wagner I 255; Schaps Anm. 15 zu § 530; Boyens I 210, 386 Anm. 2) den Schiffsgläubigern als Surrogat zur Verfügung gestellt werden. Auch wenn ihnen durch die Veräufserung die Befriedigung aus dem Schiffe tatsächlich unmöglich geworden ist (hier wollen auch Schröder, Z. f. H.R. XXXII 248 und Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 157 den Art. 778 [= § 775] Abs. 2 Anwendung finden lassen), ist darum nicht für den Reeder ein Verlust des Schiffes durch eine rechtswidrige Handlung gegeben.

[5] Eine spezielle Vorschrift der Surrogation enthielt das R.G. v. 14. VI. 1871 Art. I § 4 (R.G.Bl. S. 250). Die nach Mafsgabe dieses Gesetzes den Reedern der von Frankreich genommenen und nicht zurückgegebenen Schiffe für diese geleisteten Entschädigungen traten für die Schiffsgläubiger an Stelle der Schiffe.

Digitized by Google

Surrogat besteht in einer Forderung, wenn die Vergütung oder Entschädigung noch geschuldet, in einer Geldsumme, wenn sie bereits gezahlt ist. Auch hier ist aber, wie in den Fällen der §§ 771 Abs. 1 und 764 Abs. 1, anzunehmen, dafs das Pfandrecht an der gezahlten Vergütung oder Entschädigung nur so lange besteht, als sie noch in den Händen des Schiffers sich befindet. Das folgt aus der Gleichheit der Sachlage und wird durch die Vorschrift des § 775 Abs. 3 vgl. mit §§ 771 Abs. 4, 772, 773 bestätigt. Wenn nicht der Verlust, sondern nur eine Beschädigung des Schiffes in grofser Haverei oder durch rechtswidriges Handeln eines Dritten herbeigeführt worden ist, tritt die Vergütung oder Entschädigung in gleicher Weise an die Stelle des dadurch aus der Pfandhaftung geschiedenen Wertes, also neben das weiterhaftende Schiff.

Die Vorschrift des § 775 Abs. 2 kann nicht etwa analog auf solche Entschädigungen ausgedehnt werden, die der Reeder im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes auf Grund eines besonderen Rechtsgeschäfts zu beanspruchen hat. Insbesondere treten die Versicherungsgelder nicht als Surrogat zu Gunsten der Schiffsgläubiger ein. Die Aufnahme der gegenteiligen Vorschrift ist trotz wiederholter Anträge von der H.G.B.-Kommission abgelehnt worden[1]. Die entsprechende Anwendung des § 775 Abs. 2 aber ist unzulässig, weil die Gründe, welche die Surrogierung der dort genannten, gesetzlichen Entschädigungen rechtfertigen, bei den kraft Versicherungsvertrages zu beanspruchenden nicht zutreffen[2].

Das Gleiche galt mit Bezug auf Fracht und Ladung. Über Surrogation im Wege der Ausgleichung unter mehreren Gläubigern s. unten S. 230 Anm. 3.

[1] Prot. IV 1606 ff., VIII 4168 ff. Anders früher preufs. A.L.R. II 8 § 1530, K.O. v. 8. V. 1855 § 64 (für Seeschiffe aufgehoben durch E.G. z. A.D.H.G.B. v. 24. VI. 1861 Art. 29), ferner preufs. Entw. II 682 (Mot. S. 367, 222). Gegen die Haftung der Versicherungsgelder die hanseatische Praxis vor dem A.D.H.G.B. (vgl. Lewis, Seerecht[2] II 235 Anm. 4), ferner Skandinavien 270 (dazu Platou 698 f., Bentzon 533 f.). In Frankreich wurde die schon zwischen Valin und Emérigon verhandelte (Desjardins I 272 f.; Lyon-Caen et Renault VI 646 f. Note 2—3) Frage seitens der neueren Praxis und Doktrin überwiegend ebenfalls gegen die Einbeziehung der Versicherungsgelder unter das privilège am Schiffe beantwortet, aber durch G. v. 19. II. 1889 Art. 2 im entgegengesetzten Sinne geregelt; vgl. Lyon-Caen et Renault VI nr. 1712bis. Die Frage ist hier von der gleichen in Ansehung des Abandons getrennt zu halten; s. Lyon-Caen et Renault V nr. 241.

[2] Vgl. namentlich Heck, Grofse Haverei, S. 455 ff., wo besonders gut gezeigt ist, dafs die gewöhnliche, formalistische Behandlung der Frage nicht genügt. S. auch Ehrenberg, Versicherungsrecht I 468 ff.

Digitized by Google

Wegen des Interesses, das der Schiffsgläubiger hiernach daran hat, dafs das Schiff die Gefahren der Seeschiffahrt besteht, kann er nach allgemeinen Grundsätzen selbst Versicherung nehmen (§ 778)[1].

An die Stelle der dem Pfandrechte der Schiffsgläubiger unterliegenden Fracht tritt ein Surrogat,

1. wenn das Pfandrecht zunächst an der Frachtforderung, also nicht etwa an den bereits in der Hand des Schiffers befindlichen Frachtgeldern, entstanden und dann die Forderung durch Zahlung an den Schiffer erloschen ist. Hier tritt die gezahlte Geldsumme an Stelle der durch sie getilgten Forderung oder des durch sie getilgten Teiles der Forderung in die Pfandhaftung ein (§ 771 Abs. 1).

2. wenn im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern durch eine rechtswidrige Handlung eines Dritten dem Reeder Fracht entzogen wird (§ 775 Abs. 2). Hier bildet, wie bei Verlust oder Beschädigung des Schiffes, die dem Reeder von dem Schuldigen kraft Rechtssatzes zu leistende Entschädigung das Surrogat. Für die Behandlung des Ersatzanspruchs, der dem Reeder gegen den Schiffer aus dem Dienstverhältnisse wegen pflichtwidriger Verwendung der Frachtgelder zusteht, mufs dasselbe gelten wie für die Behandlung seines Ersatzanspruchs aus pflichtwidriger Veräufserung des Schiffes[2].

An die Stelle der als Surrogate eingetretenen Forderungen auf Kaufgeld oder Schadenersatz treten wiederum die an den Schiffer zu ihrer Tilgung gezahlten Geldsummen (§§ 764 Abs. 1, 775 Abs. 1, 2). Es können somit mehrere Surrogationen aufeinander folgen.

VI. Die Aufnahme schon des dem § 756 entsprechenden Art. 759 in das A.D.H.G.B. war in dem Sinne erfolgt, dafs der Schiffsgläubiger berechtigt sein sollte, seine Befriedigung gleichmäfsig aus Schiff und Fracht nach seiner Wahl zu suchen[3]. Dafs das Schiff einer Reederei gehört, ändert an der Haftung von Schiff und Fracht für die Schiffsgläubiger nichts[4]. Daher kann kein

[1] Vgl. dazu Ehrenberg, Das Interesse bei der Seeversicherung (Sep.-Abdr. aus Assekuranz-Jahrbuch XXII, Wien 1900), S. 8 f.

[2] S. oben S. 227 Anm. 4; dem entsprechend Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 260 f.

[3] Prot. VI 2884, 2914. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 243 ff., L.G. u. O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XIV (1893) S. 39[1], 42, R.G.C.S. XXXIII S. 75 (gegen Voigt, Das deutsche Seeversicherungs-Recht, S. 436); Boyens I 211 (wo es aber Z. 18 v. u. statt: „in solchen Fällen" heifsen sollte: „auch in solchen Fällen").

[4] § 763 (vgl. Prot. VI 2867, VIII 4478, 4487) im Gegensatze zu der Vor-

Digitized by Google

Mitreeder durch Zahlung eines der Höhe seiner Part entsprechenden Teiles der Schuld die Part von der Haftung befreien[1]. Für die an Stelle von Schiff oder Fracht oder Wertteilen von ihnen eintretenden Surrogate gilt auch in dieser Beziehung dasselbe wie für die durch sie ersetzten Gegenstände. Zu Gunsten des Bodmereigläubigers, für den aber natürlich immer nur die verbodmeten Gegenstände in Betracht kommen (§ 759 Abs. 2), ist deren solidarische Haftung auch im Verhältnis zur Ladung durch § 691 Abs. 1 ausgesprochen. Sucht nun der Gläubiger seine Befriedigung aus einem der haftenden Gegenstände, nicht etwa aus allen nach Verhältnis ihres Wertes, so gereicht dies zunächst bei Verschiedenheit der Pfandeigentümer dem Eigentümer[2], auch abgesehen von diesem Falle dem nachstehenden Schiffsgläubiger, dem nur das in Anspruch genommene Pfand haftete, oder dem Versicherer, der auf dieses, nicht aber auf die übrigen Pfänder Versicherung gezeichnet hatte, zum Nachteil. Die Frage, ob und in welchem Umfange dem Betroffenen ein Regreſsanspruch gegen die entsprechend Begünstigten zusteht, ist nach allgemeinen Grundsätzen zu beantworten[3].

---

schrift des § 507; über die persönliche Haftung der Mitreeder s. Wagner I 188.

[1] Anders, auch wo dies nicht ausdrücklich bestimmt ist (wie Holland 321 Abs. 4 und Argentinien 880 Abs. 3), unter der Herrschaft des Abandonprinzips. Gegen Ehrenbergs (Beschr. Haftung, S. 243) abweichende Meinung Lewis[2] I 98 Anm. 1; s. auch Boyens I 293 Anm. 2.

[2] Auch für den Eigentümer der mehreren Pfandobjekte ist es dann nicht gleichgültig, an welches sich der Gläubiger hält, wenn sie in verschiedenem Maße mit nachstehenden Pfandrechten belastet sind.

[3] Vgl. Boyens I 211 f., für das Verhältnis von Fracht- und Kaskoversicherer in Ansehung indirekten Kollisionsschadens R.G.C.S. XXXIII Nr. 17. Regreſsanspruch der Mitreeder aus § 500. Sehr weitgehende Ausgleichungsbestimmungen enthalten Norwegen 281 Abs. 2 (dazu Mot. 1890 S. 360 f., Platou S. 690 ff.) und namentlich Dänemark 281 Abs. 2 u. 3 (dazu Mot. 1882 Sp. 363 ff., 1891 S. 148 f., Bentzon S. 544 ff.); in Schweden sind die bezüglichen Vorschläge des Entwurfs (vgl. über sie Pappenheim, Z. f. vergl. Rechtswissensch. IX 149 ff.) nach dem Anheimgeben des Höchstegerichts (Utdrag af protokollet öfver lagärenden, hållet uti Kongl. Maj.ts Högsta Domstol Fredagen den 12. VI. 1889 S. 64) gestrichen worden. Nach Italien 668 und Argentinien 1370 tritt der Gläubiger, dessen Befriedigung aus dem ihm haftenden Gegenstande dadurch vereitelt worden ist, daſs ein ihm vorgehender sich an diesen Gegenstand gehalten hat, kraft Rechtssatzes in das Privileg des Befriedigten in Ansehung anderer diesem haftender Gegenstände. Vgl. auch über das marshalling der court of Admiralty als Billigkeitsgerichtshofes Abbott S. 1032 ff.; Maclachlan S. 744 f.; Marsden, Digest col. 220 f. (besonders Fall The Constancia).

Digitized by Google

VII. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gilt nach § 760 in gleichem Mafse für Kapital, Zinsen, Bodmereiprämie und Kosten. Die Bedeutung dieser Vorschrift lag von Anfang an nicht sowohl in der Erstreckung des Pfandrechts auf jene Accidentien überhaupt — sie hätte sich auch nach bürgerlichem Rechte verstanden —, als vielmehr in der Gewährung des gleichen Ranges mit der Hauptforderung an die Nebenansprüche[1]. Die Höhe der Zinsen bestimmt sich nach den allgemeinen Vorschriften von H.G.B. 352 und B.G.B. 288. Zu den Kosten gehören auch die durch Erwirkung der Arrestierung des Schiffes entstandenen[2]. Dagegen fallen nach deutschem Rechte die Kosten der vom Schiffsgläubiger genommenen Versicherung, weil nicht Kosten der Rechtsverfolgung, nicht unter das Pfandrecht[3].

c) Geltendmachung des Schiffsgläubigerpfandrechts. § 21.

I. Vermöge des Pfandrechts sind Schiff und Fracht zur Sicherung der Forderung des Schiffsgläubigers in der Weise belastet, dafs er berechtigt ist, Befriedigung aus ihnen zu suchen[4]. Hierin erschöpft sich das Recht des Schiffsgläubigers. Insbesondere hat er keinen Anspruch auf den Besitz des ihm haftenden Schiffes[5]. Das Gegenteil spricht namentlich auch nicht der dafür verwertete § 755 Abs. 2

---

[1] Vgl. preufs. Entw. I 745, II 688 (dazu Mot. S. 367), Prot. VI 2850, 2861. Jetzt auch K.O. 48, 49 Abs. 1 Nr. 2.

[2] Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 58 Anm. 5, B.Sch.R.[2] I 430 (zu B.Sch.G. 105).

[3] Vgl. auch Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 37 Anm. 38. A. M. für Deliktsforderungen Platou S. 698 f.

[4] Für das Schiffsgläubigerrecht überhaupt ist dies nur durch seine Bezeichnung als Pfandrecht, d. h. durch Verweisung auf die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts (B.G.B. 1257, 1204, 1259, 1273 Abs. 2) im H.G.B. ausgesprochen, übrigens im § 761 Abs. 1 auf das deutlichste erkennbar vorausgesetzt. Für den Bodmereigläubiger kommen die ausdrücklichen Vorschriften des § 679 und besonders des § 696 Abs. 1 Satz 1 in Betracht.

[5] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 264 Anm. 86, 112, 123, 440 u. sonst, Hans. G.Z. IV (1883) Nr. 77; Seuffert XLII Nr. 135; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 187; Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 88 (zu B.Sch.G. 103); Ehrenberg, Recht d. Schiffsgläubigers, S. 37 Anm. 4; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 424; Brodmann, Z. f. H.R. LII 151; Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 25. **A. M.** S—n Anm. zu Seuffert a. a. O.; Boyens I 189 f.; Schaps Anm. 1 d zu § 486. — Auch die Eintragung seines Pfandrechts in das Schiffsregister hat der Schiffsgläubiger nicht zu beanspruchen. Über die eigentümliche Vorschrift des früheren hamb. G. v. 27. IV. 1885 § 6 Abs. 3 s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 143.

Digitized by Google

aus[1]. Dafs es aus der Bezeichnung des Schiffsgläubigerrechts als eines Pfandrechts nicht gefolgert werden kann, ergibt sich schon aus der Behandlung des Registerpfandrechts seitens des B.G.B. (vgl. oben S. 147, 159)[2].

Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiffe und der Fracht erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften[3]. Es bedarf somit der Schiffsgläubiger zur Realisierung seines Pfandrechts stets eines vollstreckbaren Titels[4], und er wird daher regelmäfsig[5] behufs Erlangung seiner Befriedigung eine Klage anstrengen müssen[6]. Die rechtliche Natur dieser Klage, von der das Gesetz in den §§ 761 Abs. 2, 696 Abs. 2 und 751 Abs. 2 spricht, ist begreiflicherweise Gegenstand desselben Streites, der um die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts selbst geführt wird (vgl. unten § 25). Die Gründe, die für seine Auffassung als eines gesetzlichen Pfandrechts anzuführen sein werden, sprechen

---

[1] Vgl. hierzu S. 236 f. Von den Stellen der Prot. (IV 1627, VI 2862, VIII 3791), auf die sich Boyens I 189 für seine abweichende Ansicht beruft, sprechen die beiden letzten nicht für, sondern gegen ihn.

[2] Aus B.G.B. 1257, 1227, 985 kann ein Anspruch des Schiffsgläubigers auf Herausgabe des Schiffes nicht abgeleitet werden, da die Vorfrage, ob durch Vorenthaltung des Besitzes das Recht des Pfandgläubigers beeinträchtigt wird, hier verneint werden mufs.

[3] H.G.B. 761 Abs. 1. Die Aufnahme dieser Vorschrift in Verbindung mit der Umgestaltung des § 696 Abs. 1 bedeutet eine zwar nur formelle (vgl. Denkschr. S. 286, 283), aber doch wichtige Neuerung gegenüber dem A.D.H.G.B., welches eine auf alle Schiffsgläubigerrechte bezügliche Vorschrift nur für die Passivlegitimation zur Pfandklage enthielt (Art. 764 = § 761 Abs. 2), das Befriedigungsverfahren selbst aber nur für das Bodmereipfandrecht im Art. 697 und für das Pfandrecht aus Bergung und Hülfeleistung im Art. 753 Abs. 2 durch Verweisung auf Art. 697 Abs. 2 regelte.

[4] Es ist ohne Bedeutung, dafs die in B.Sch.G. 103 Abs. 3 enthaltenen Worte „auf Grund eines vollstreckbaren Titels" im H.G.B. 761 Abs. 1 fehlen.

[5] Aber, da das Urteil nicht der einzige vollstreckbare Titel ist (C.P.O. 794), nicht notwendig, wie Ehrenberg, Krit. Vierteljahresschr. XXI S. 182, Beschr. Haftung, S. 264, 283, 111, 140; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 188 (anders bereits B.Sch.G. S. 250); Heck, Grofse Haverei, S. 459 u. A. meinen. S. dagegen auch Boyens II 451 Anm. 1.

[6] Eine interessante Konsequenz für den Fall, dafs der beschränkt haftende Schiffseigner die Forderung anerkennt, in Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 88. — Da nach dem Wesen des Civilprozesses niemand gegen sich selbst klagen kann, vermag der Reeder, der ein Schiffsgläubigerrecht an seinem eigenen Schiffe hat (s. unten § 26), seine Befriedigung aus diesem nicht selbst herbeizuführen; s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 198 f.; Boyens I 205; Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 22 (gegen Beschr. Haftung, S. 279 vgl. 132 f.; s. auch Heck, Grofse Haverei, S. 460).

Digitized by Google

auch dafür, dafs die Schiffsgläubigerklage eine Pfandklage ist. Diese Auffassung wird aber auch schon durch die genannten Vorschriften über die Schiffsgläubigerklage selbst gerechtfertigt. Im Anschlufs an die Bestimmung von § 761 Abs. 1, dafs die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus Schiff und Fracht nach den Vorschriften für die Zwangsvollstreckung erfolgt, beschäftigt sich der Abs. 2 des § 761 mit der Frage, gegen wen „die" Klage gerichtet werden kann. Schon hiernach erscheint diese Klage als ein Mittel nicht zur Geltendmachung der Forderung, sondern zur Erlangung der Befriedigung aus Schiff und Fracht d. h. zur Geltendmachung des Pfandrechts[1]. In vollem Einklang hiermit stehen die Bestimmungen des § 696 über die Bodmereischuld, deren Gläubiger, wenn das Schiff verbodmet ist, ja auch zu den Schiffsgläubigern gehört. Abs. 1 des § 696 läfst als Folge der Nichtzahlung der Bodmereischuld zur Zahlungszeit das Recht des Gläubigers eintreten, sich nach den Vorschriften für die Zwangsvollstreckung aus den verbodmeten Gegenständen zu befriedigen. Abs. 2 bestimmt dann wiederum, gegen wen „die" Klage zu richten ist[2]. Dafs diese Klage auf Zahlung ginge, ist auch durch das Wesen der Bodmerei ausgeschlossen, die den Gläubiger darauf beschränkt, sich wegen seiner Ansprüche an die verbodmeten Gegenstände zu halten (§ 679). Zum Überflufs läfst nun aber § 751 Abs. 2 „auf die Geltendmachung des Pfandrechts", das nach Abs. 1 wegen der Bergungs- und Hülfskosten dem Gläubiger an den geborgenen oder geretteten Gegenständen zusteht, „die Vorschriften des § 696" entsprechende Anwendung finden. Hier dient also die Klage des § 696 Abs. 2 unzweifelhaft zur Geltendmachung eines Pfandrechts. Nun ist aber der Fall des § 751, wenn der gerettete Gegenstand ein Schiff ist, nur ein einzelner Fall des § 761. Auch für diesen ergibt sich

---

[1] Als solches wurde sie auch gekennzeichnet durch die Vorschrift des Art. 764 Abs. 1: „Der Schiffsgläubiger, der sein Pfandrecht verfolgt, kann sowohl den Reeder als auch den Schiffer belangen," eine Vorschrift, die durch die abweichende Fassung des § 761 materiell nicht geändert werden sollte (Denkschr. S. 286).

[2] Ehrenberg (Beschr. Haftung, S. 277, 124), der früher die Klage als die auch dem Drittbesitzer des Haftgutes gegenüber zugelassene Schuldklage (actio in rem scripta) ansah, und seine Anhänger (Schröder bei Endemann S. 255 Anm. 46; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 188 f., Z. f. H.R. XXXIX 258 f.; Gareis u. Fuchsberger S. 1087 Anm. 4c) mufsten von diesem Standpunkte aus eine unzutreffende Fassung des Art. 697 (= § 696) annehmen.

Digitized by Google

somit, dafs die Klage seines Abs. 2 der Geltendmachung des Pfandrechts dient. Und es darf nach alledem mit Sicherheit behauptet werden, dafs die Klage, die der Schiffsgläubiger als solcher hat, eine Pfandklage ist.

Zur Anstellung der Klage und damit zur Erwirkung seiner Befriedigung aus dem Pfande ist jeder Schiffsgläubiger als solcher berechtigt. Das bessere Recht eines ihm im Range Vorgehenden steht ihm nicht im Wege[1]. Im Zwangsversteigerungsverfahren (s. unten Nr. VII) mufs die Bestimmung des Versteigerungstermins die Aufforderung an die Schiffsgläubiger zur Anmeldung ihrer Rechte in Gemäfsheit des Zw.V.G. 167 Abs. 2 enthalten und erfolgt dann die Verteilung des Versteigerungserlöses nach Mafsgabe des unter den mehreren Schiffsgläubigerrechten bestehenden Rangverhältnisses (Zw.V.G. 162, 109 Abs. 2, 10 Nr. 4, 11, 12; vgl. unten § 22). Unterliegt das Schiff nicht der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen (s. oben S. 32), so mufs, wenn es für einen Schiffsgläubiger gepfändet worden ist, der ihm im Range vorgehende seinen Anspruch, aus dem Erlöse vorzugsweise befriedigt zu werden, im Wege der Klage nach C.P.O. 805 geltend machen.

II. Die Aktivlegitimation für die Schiffsgläubigerklage hat der Schiffsgläubiger, also derjenige, der wegen einer der in § 754 genannten Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht oder ein Bodmereipfandrecht an diesen Gegenständen oder einem von ihnen hat. Zunächst und regelmäfsig ist das der ursprüngliche Gläubiger der betreffenden Forderung. Mit dem Übergange der Forderung auf einen anderen Gläubiger ist der des Pfandrechts nach allgemeinen Grundsätzen verbunden. Der Fall, dafs bei Übertragung der Forderung der Übergang des Pfandrechts ausgeschlossen und dieses darum erlöschen würde (B.G.B. 1250 Abs. 2), wird bei Schiffsgläubigerforderungen aus naheliegenden Gründen kaum jemals vorkommen.

Für die Schiffsgläubigerklage passiv legitimiert ist zunächst der Reeder (§§ 761 Abs. 2, 696 Abs. 2, 751 Abs. 2), d. h. derjenige, der zur Zeit der Klagerhebung Reeder ist[2] oder nach § 510 im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen wird. Gehört das Schiff einer Reederei, so sind die sämtlichen Mitreeder

---

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 277, 130; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 195.

[2] Hans. G.Z. XXI (1900) S. 83[2].

Digitized by Google

in der Klage zu benennen[1]. Es kann aber diese[2] statt gegen den Reeder auch gegen den Schiffer gerichtet werden[3] und zwar auch dann, wenn sich das Schiff im Heimatshafen befindet[4]. Der Schiffer erscheint hier materiellrechtlich als gesetzlicher Vertreter des Reeders für Klagen gegen diesen, prozessualisch aber ist er Partei[5].

[1] Die Reederei hat keine Firma im Rechtssinne, unter der sie gleich der offenen Handelsgesellschaft vor Gericht klagen und verklagt werden könnte. Sie selbst ist nicht parteifähig. Gleichwohl hält Cosack, Handelsrecht[6], S. 550 eine Klage des Korrespondentreeders „im Namen der Reederei des Schiffes G." unter Hinweis auf die Klage „des Nachlafspflegers A. im Namen der unbekannten Erben des B.schen Nachlasses" für dem § 253 C.P.O. entsprechend. Dies ist aber nicht zwingend, weil der Nachlafspfleger nicht gleich dem Korrespondentreeder Vertreter der Partei, sondern selbst Partei ist. Vgl. im übrigen zu der Frage Schaps Anm. 13 zu § 489; Gaupp-Stein[6,7] Anm. III zu § 50, Anm. III zu § 253 nebst Zitaten. Über den Korrespondentreeder als Prozefsvertreter der Mitreeder s. Wagner I 203 f.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 192 f.; Schaps Anm. 10 ff. zu § 493; Boyens Bem. 6 zu Art. 460; R.G.C.S. XLII Nr. 18 (= Seuffert LIV Nr. 101) gegen R.G. Hans. G.Z. XIX (1898) S. 274.

[2] Nicht die Klage, mittelst deren die persönliche Haftung des Reeders geltend gemacht wird: Prot. VI 2928, VIII 4173, H.G.Z. 1874 S. 233, 240, Hans. G.Z. XXII (1901) S. 52, R.G. bei Gruchot XLVII 408 f.

[3] H.G.B. 761 Abs. 2; vgl. R.O.H.G. IX 364 (hinsichtlich einer an die Stelle des Haftungsgutes getretenen Depositalmasse).

[4] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 264 f.; Wagner I 247 Nr. 1, 251 1a. E.; Kohler, Gesammelte Beiträge z. Civilprozefs, S. 570 f.

[5] Kohler a. a. O.; Fischer in Jherings Jahrbb. XL 171; Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in d. unbewegl. Vermögen, S. 544; Hellwig, Prozefsführungsrecht u. blofse Prozefsführungsmacht (Sonderabdr. aus „Das Recht" 1902) S. 11; Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 58; Förtsch[2] S. 305 f. (wo eine Anzahl der praktischen Fragen zusammengestellt ist, für welche die Auffassung der Rechtsstellung des Schiffers von Bedeutung ist); Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 408. Nicht frei von Widersprüchen sind die Ausführungen von Boyens I 193 f., die infolgedessen von Mittelstein a. a. O. und von Wittmaack, Krit. Vierteljahresschr. XLII 461 verschieden gedeutet werden. Wittmaack selbst will den Schiffer auch für den Prozefs als einen Bevollmächtigten betrachtet wissen, dessen Vertretungsmacht hinsichtlich der Passivlegitimation für Schiffsgläubigerklagen gesetzlich nicht einschränkbar sei. Der Stellung des Schiffers im Rechtsstreite wird diese Auffassung nicht gerecht, wenn sie auch für das materiellrechtliche Verhältnis zwischen Reeder und Schiffer zutrifft. Dafs der Reeder den Schiffer auch während des Prozesses entlassen kann, und dafs er in diesem Falle, wie sonst bei Wegfall des Schiffers während des Prozesses, einen anderen Schiffer nicht anzustellen braucht, beweist für Wittmaack nichts. Denn die Passivlegitimation des Schiffers gründet sich auf seine Eigenschaft als Schiffer. Der Schiffsgläubiger kann ihn daher zwar kraft des Pfandrechts in Anspruch nehmen, ohne dafs der Reeder es zu verhindern vermag, der Schiffsgläubiger kann aber weder den Wegfall des

Digitized by Google

Das geht, gleichviel wie man sich sonst zu der umstrittenen Frage des prozefsrechtlichen Parteibegriffs stellen mag, für unsern Fall mit voller Deutlichkeit aus der Bestimmung der §§ 761 Abs. 2, 696 Abs. 2, 751 Abs. 2 hervor, dafs das gegen den Schiffer ergangene Urteil auch gegenüber dem Reeder wirksam ist. Diese Vorschrift will, wie in der H.G.B.-Konferenz[1] bemerkt wurde, feststellen, dafs der Schiffer „zur Prozefsführung als selbständiger Kurator des Schiffsvermögens befugt sei", dafs er m. a. W. im Prozefs nicht als Vertreter, sondern als Partei auftrete[2]. Es sind nur Konsequenzen hiervon, dafs die Zwangsversteigerung nach Zw.V.G. 164, 171 in Verfolg der Schiffsgläubigerklage gegen den Schiffer angeordnet werden kann, obwohl der Vollstreckungsschuldner das Schiff nicht im Eigenbesitze hat, und dafs die mit der Anordnung der Zwangsversteigerung eintretende Beschlagnahme zugleich gegen den Reeder wirkt (Zw.V.G. 165 Abs. 1). Für die Schiffsgläubigerklage passiv legitimiert ist derjenige Schiffer, der dies zur Zeit der Klagerhebung ist[3]. Während aber ein Wechsel des Reeders durch Veräufserung nach Eintritt der Rechtshängigkeit auf den Prozefs keinen Einflufs hat[4], werden in allen Fällen, wo der beklagte Schiffer aufhört, Schiffer zu sein, die Vorschriften von C.P.O. 241, 246 analog anzuwenden sein[5].

Einer verbreiteten Meinung zufolge wäre die Passivlegitimation für die Schiffsgläubigerklage im § 761 Abs. 2 nicht erschöpfend geregelt. Vielmehr käme, soweit es sich um die Befriedigung aus dem Schiffe handelte, noch die Vorschrift des § 755 Abs. 2 in Betracht. Nach ihr ist das Pfandrecht gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar, und soll gegen ihn auf Grund dieser Vorschrift — sei es schlechthin[6] oder in Ermangelung eines

---

Schiffers verhindern, noch das Vorhandensein eines solchen erzwingen. Gegen Wittmaack s. auch Boyens II S. VII.

[1] Prot. VI 2928; vgl. dazu IV 1894, 1909 ff., VI 2850, 2861, VIII 4173.

[2] Daher kann der Reeder dem Schiffer als Nebenintervenient beitreten C.P.O. 66; vgl. Prot. IV 1911. Gegen Ehrenbergs Ansicht, dafs der Reeder befugt sei, den Prozefs jederzeit an Stelle des Schiffers zu übernehmen, richtig Boyens I 194.

[3] Vgl. — zu B.Sch.G. 97 Abs. 2 — Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 408, dem ich mich aber hinsichtlich der Passivlegitimation des Schiffers, der das Schiff zuletzt geführt hatte, nicht anschliefsen kann (vgl. auch ebd. S. 425 unter b „gegen den zeitigen Schiffer").

[4] C.P.O. 265, 727, dazu Hans. G.Z. XIV (1893) Nr. 24, XV (1894) Nr. 18.

[5] Vgl. Gaupp-Stein[4] Anm. Ib zu § 241.

[6] So anscheinend Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 264, 266, 414, 417 f.

Digitized by Google

Reeders[1] — die Schiffsgläubigerklage angestellt werden können. Anscheinend in diesem Sinne ist die Vorschrift des Art. 758 (= § 755) Abs. 2 bei ihrer Nachbildung in B.Sch.G. 103 Abs. 2 verstanden worden[2], und unzweifelhaft ist das seitens der Denkschrift zum Entwurf des Zw.V.G. von 1897 geschehen[3]. Gleichwohl mufs die hier dem Art. 758 (nun § 755) Abs. 2 zugeschriebene Bedeutung als nicht vorhanden bezeichnet werden. Es müfste von vornherein auffallen, wenn § 755 Abs. 2 zunächst jeden dritten Besitzer des Schiffes für den rechten Beklagten erklärte, und dann § 761 Abs. 2, auf die Frage der Passivlegitimation wieder zurückkommend, sie noch für Reeder und Schiffer beantwortete. Freilich seine Fassung läfst diese beiden nicht als ausschliefslich verklagbar erscheinen. Dennoch mufs er in diesem Sinne verstanden werden. Für den Fall der Verbodmung bestimmt § 696 Abs. 2 ausdrücklich, dafs die Klage in Ansehung des Schiffes und der Fracht gegen den Schiffer oder den Reeder zu richten ist, nicht nur gerichtet werden kann. Wenn § 755 Abs. 2 die für ihn in Anspruch genommene Bedeutung wirklich hätte, würde er trotz der Vorschrift des § 759 Abs. 1 für die Bodmerei nicht gelten. Das Gleiche aber träfe nach § 751 Abs. 2 für die Schiffsgläubigerklage aus Bergung und Hülfeleistung zu. Für die sich so ergebende Abweichung der §§ 696 Abs. 2 und 751 Abs. 2 von der allgemeinen Vorschrift des § 761 Abs. 2 ist kein Grund ersichtlich. Deshalb mufs § 761 Abs. 2 dahin verstanden werden, dafs die Klage nicht nur gegen Reeder oder Schiffer, sondern dafs sie auch nur gegen Reeder oder Schiffer

---

(vgl. auch S. 118), dessen Ausführungen aber Widersprüche aufweisen (s. auch Brodmann, Z. f. H.R. LII S. 131 ff.) und jedenfalls mit der Theorie der actio in rem scripta (s. unten § 25 Nr. III) nicht vereinbar sind. Vgl. dagegen jetzt Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 19 f., wo m. E. der von Mittelstein (unten Anm. 1) dort gefundene Satz nicht ausgesprochen ist. Für die Passivlegitimation des Besitzers auf Grund von § 755 Abs. 2 ferner namentlich Brodmann a. a. O. S. 135, 158, 162, 165, 343 und Boyens I 189 f., der allerdings (S. 193) zur Erwirkung der Zwangsversteigerung den vollstreckbaren Schuldtitel gegen einen Besitzer, der nicht Reeder ist, nicht ausreichen und an anderer Stelle (II 453) das Pfandrecht nach § 755 nur „gegen jeden Dritterwerber" fortbestehen läfst.

[1] So Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 425 unter b.

[2] Begr. d. Reichstagsvorlage zu §§ 103—105.

[3] Nach ihr (Heymann 1897, S. 110) würde der Schiffsgläubiger auf Grund des Vorbehalts in Zw.V.G. 164 Satz 1 die Zwangsvollstreckung aufser gegen den Schiffer und den Ausrüster im Hinblick auf Art. 758 Abs. 2 des A.D.H.G.B. auch gegen den dritten Besitzer betreiben können. Hiergegen s. Boyens I 193.

Digitized by Google

gerichtet werden kann[1]. Dann aber ist natürlich ausgeschlossen, dafs nach § 755 Abs. 2 jeder Besitzer des Schiffs für die Schiffsgläubigerklage passiv legitimiert wäre. In der Tat geht nun aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmung deutlich hervor, dafs sie keineswegs so zu verstehen ist, wie sie lautet. Sie bezweckte zur Zeit ihrer Entstehung nur, im Hinblick auf das damals verschieden gestaltete, bürgerliche Recht die Verfolgbarkeit des Pfandrechts auch gegenüber demjenigen Reeder auszusprechen, der das Eigentum am Schiffe nach Entstehung der Schiffsgläubigerforderung erlangt hat[2]. Eine Ausdehnung der Passivlegitimation gegenüber der Vorschrift des § 761 Abs. 2 kann ihr daher auch jetzt nicht entnommen werden. Ihre selbständige Bedeutung erschöpft sich vielmehr gegenwärtig darin, dafs sie zu Gunsten des gesetzlichen Pfandrechts der Schiffsgläubiger eine Ausnahme von der Vorschrift des B.G.B. 936 eintreten läfst[3].

Die Vorschriften des H.G.B. über die Passivlegitimation zur Schiffsgläubigerklage gehen von der Voraussetzung aus, dafs ein Reeder zur Zeit der Klaganstellung überhaupt vorhanden ist[4]. Selbstverständlich darf aber die Befriedigung der Schiffsgläubiger durch das Fehlen dieser Voraussetzung nicht vereitelt werden. Wenn der Reeder zur Zeit der Klaganstellung den Schiffahrtsbetrieb eingestellt hat, oder das Schiff in jemandes Eigentum übergegangen ist, der nicht Reeder geworden ist, wird die Passivlegitimation des Eigentümers auf die Vorschrift des § 755 Abs. 2 gegründet

---

[1] Vgl. auch Skandinavien 282 Satz 1. Über die Passivlegitimation des Eigentümers, der nicht Reeder ist, s. unten Text.

[2] Dafs mit der Schiffsgläubigerklage „nicht allein der Eigentümer des Schiffes", sondern „jeder Inhaber desselben, also auch der Schiffer, solle belangt werden können", ist nur vereinzelt in 1. Lesung des A.D.H.G.B. (Prot. IV 1629) zu einer Zeit behauptet worden, wo die Vorschrift des jetzigen § 755 Abs. 2 noch gar nicht zur Erörterung stand. Dagegen ist in den Verhandlungen, die zur Entstehung dieser Vorschrift geführt haben, von Anfang an und ganz konsequent die Anschauung zutage getreten (Prot. VI 2846, 2858 f., 2867, 2938 f., VIII 4181 f., s. dazu Brodmann a. a. O. S. 146 ff.), dafs durch jene Vorschrift die Verfolgbarkeit des Pfandrechts gegen dritte Erwerber des Schiffes gewährleistet werden solle. Dabei wird dann zwar von allen Fällen der „Besitzveränderung" gesprochen, diese aber stets nur in dem Sinne eines Eigentümerwechsels verstanden, und mit keinem Worte der naheliegenden Fälle eines Besitzerwechsels ohne Eigentümerwechsel gedacht.

[3] So auch Lüerssen S. 30. Vgl. ferner unten S. 263.

[4] In der A.D.H.G.B.-Komm. (Prot. VI 2861) wurde für unnötig gehalten, den Fall, dafs der Eigentümer mit dem Schiff nicht Reederei treibe, im Gesetze zu berücksichtigen.

Digitized by Google

werden können. Denn diese bezweckt ja eben, den Schiffsgläubiger gegen eine Gefährdung seines Rechts durch Eigentümerwechsel zu sichern. Das Gleiche wird anzunehmen sein, wenn etwa an dem herrenlos gewordenen Schiffe durch Aneignung nach Maßgabe des B.G.B. 958 Eigentum erworben worden ist[1]. Anders liegt die Sache, wenn das herrenlos gewordene Schiff von einem Schiffsgläubiger okkupiert worden ist. Nach Ehrenberg[2] kann dieser sich dann, weil die übrigen Schiffsgläubigerrechte bestehen geblieben sind, nur in der gesetzlichen Rangordnung aus dem Schiffe befriedigen. Da aber die Befriedigung nach Maßgabe des § 761 zu erfolgen hat, und der Schiffsgläubiger die Klage behufs Erlangung des vollstreckbaren Titels nicht gegen sich selbst anstellen kann[3], kommt ein „Sichbefriedigen" für ihn um so weniger in Frage.

Gegenüber einem Besitzer des Schiffes, der nicht Eigentümer desselben ist, kann die Schiffsgläubigerklage nach dem H.G.B. auch dann nicht angestellt werden, wenn das Schiff herrenlos ist. So z. B. gegen die Werft, die das derelinquierte Schiff wegen einer Reparaturkostenforderung zurückbehält, oder gegen den Berger von seiten des ihm im Range vorgehenden Schiffsgläubigers, z. B. einer Person der Schiffsbesatzung, die Heuer zu fordern hat. Die Tatsache der Herrenlosigkeit des Schiffs ändert an der Art der Befriedigung der Schiffsgläubiger nichts. Dem Mangel eines für die Klage passiv Legitimierten ist nach Maßgabe des oben S. 71 Anm. 3 Bemerkten abzuhelfen[4].

Die Vorschriften des § 761 Abs. 2 (vgl. § 696 Abs. 2) gelten für die Klage des Schiffsgläubigers auch insoweit, als sie für seine Befriedigung aus der Fracht den vollstreckbaren Titel beschaffen soll. Das Pfandrecht an der Fracht kann naturgemäß nicht gegen den späteren Erwerber des Schiffes als solchen verfolgbar sein, auch wenn ihm das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt dient. Denn mit dem Eigentümerwechsel am Schiff ist ja ein Gläubigerwechsel hinsichtlich der Frachtforderung oder gar ein Eigentums-

[1] Übereinstimmend Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 20, der aber mit Unrecht (s. unten § 25 Nr. V) den Okkupanten den derelinquierten Schiffes an Stelle des als Schuldner durch die Dereliktion ausgeschiedenen Reeders in das inzwischen ohne Schuldner fortdauernde Schuldverhältnis eintreten läßt (ebd. S. 29 f.).

[2] Recht des Schiffsgläubigers, S. 20.

[3] S. oben S. 232 Anm. 6.

[4] Vgl. hierzu auch die frühere Vorschrift des hamb. E.G. z. A.D.H.G.B. 55 (darüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 193).

Digitized by Google

wechsel hinsichtlich der vom Schiffer einkassierten Frachtgelder nicht an sich verbunden. Für den Fall der Abtretung der Fracht bestimmt aber das Gesetz, dafs das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, solange die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind, auch dem neuen Gläubiger gegenüber geltend gemacht werden kann[1]. Die unklar gefafste Vorschrift[2] mufs dahin verstanden werden, dafs durch die Abtretung an der Passivlegitimation für die Schiffsgläubigerklage nichts geändert wird[3].

Da der vom Schiffsgläubiger in Anspruch zu nehmende Reeder nicht auch der Gläubiger der jenem haftenden Frachtforderung zu sein braucht (s. z. B. oben S. 66), kann der Schiffsgläubiger zur Klagerhebung gegen mehrere Personen berechtigt und genötigt sein, um sich Befriedigung zu verschaffen. Das freie Wahlrecht, von dem bereits die Rede war (oben S. 229), bleibt dem Gläubiger auch in diesem Falle ungeschmälert; der Beklagte hat keine exceptio excussionis realis[4]. Aber auch ein Anspruch auf Ausgleichung steht ihm gegen einen anderen Pfandschuldner nicht schlechthin, sondern nur nach Mafsgabe des zu Grunde liegenden, materiellen Rechtsverhältnisses zu[5].

III. Der Gerichtsstand für die Schiffsgläubigerklage ist, soweit sie gegen den Reeder angestrengt werden soll, bei dem Gerichte

[1] H.G.B. 771 (Art. 774) Abs. 3; dazu Prot. VI 2884 f., 2889, 2944 Nr. 4, 2939, VIII 4163 ff.

[2] Nach Prot. VIII 4167 wurde beschlossen „auszusprechen, dafs die Rechte der Schiffsgläubiger auf die noch ausstehende Fracht auch den Rechten des Cessionars vorgingen". Das konnte füglich nur bedeuten, die Cession solle den Schiffsgläubiger an der Geltendmachung seiner Rechte nicht hindern. In diesem Sinne ist — was einer authentischen Interpretation des § 771 Abs. 3 nahekommt — auch dem § 112 (früher 113) Abs. 1 B.Sch.G. seine das Gemeinte freilich nicht viel besser zum Ausdruck bringende Fassung gegeben worden (vgl. Begr. z. Entw. d. B.Sch.G. § 113; dazu Förtsch[2] S. 326 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 439).

[3] So Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 276, 303, Recht des Schiffsgläubigers, S. 9 f.; Lewis, Seerecht[2] II 228; Schröder bei Endemann S. 309 Anm. 35; Brodmann, Z. f. H.R. LII 169; a. M. Heck, Grofse Haverei, S. 450; Boyens I 190; Cosack, Handelsrecht[6], S. 141 VI, 142 X.

[4] Anders das englische Recht; s. Abbott S. 1034.

[5] Boyens I 211 f. Dagegen gewähren Dänemark und Norwegen 281 Abs. 2 auch dem Eigentümer eines Pfandes, der dadurch Schaden erleidet, dafs ein Seepfandgläubiger aus einem der mehreren Pfänder Befriedigung für einen gröfseren, als den verhältnismäfsig auf dasselbe entfallenden Betrag gesucht hat, die Befugnis, sich wegen des übersteigenden Betrages mit gleichem Rechte, wie es der Gläubiger hatte, an die übrigen Pfänder zu halten (vgl. dazu oben S. 230 Anm. 3).

Digitized by Google

des Heimatshafens begründet (H.G.B. 488, 508). Daneben kommen, da dieser Gerichtsstand kein ausschliefslicher ist[1], die allgemeinen Vorschriften der C.P.O. 12 ff. zur Anwendung. Dafs bei dem Gerichte des Heimatshafens die Klage auch gegen den Schiffer erhoben werden kann, ist im Gesetze nicht ausdrücklich bestimmt[2], aber sowohl bei seiner Schaffung vorausgesetzt worden[3], als auch aus seinem Zwecke zu folgern. Denn die Vergünstigung, die dem Schiffsgläubiger durch die Zulassung der Klage gegen den Schiffer gewährt werden sollte, würde zum grofsen Teile wieder wegfallen, wenn es für die Klage gegen den Schiffer bei den allgemeinen Vorschriften über den Gerichtsstand sein Bewenden hätte. Hat der zu verklagende Reeder oder Schiffer im Deutschen Reiche keinen Wohnsitz, so ist nach C.P.O. 23 für die Schiffsgläubigerklage das Gericht zuständig, in dessen Bezirke sich das Schiff befindet. Es wird aber weiter fast allgemein angenommen, dafs bei diesem Gerichte die Schiffsgläubigerklage auch abgesehen von dem Falle der C.P.O. 23 erhoben werden könne[4]. Diese Ansicht ist aber nicht begründet. Die für sie angeführten Entscheidungen[5] sind — mit einer aus Anm. 4 ersichtlichen Ausnahme — insgesamt auf Grund des gemeinen Rechts und vor dem Inkrafttreten der Reichsjustizgesetze ergangen. Sie beruhen auf der c. 3 C. III, 19[6], deren Gerichtsstand der belegenen Sache durch die C.P.O. v. 30. I. 1877 beseitigt worden ist. Da auch das gemeinrechtliche forum arresti nicht mehr besteht, welches für den vorliegenden Fall wesentlich in Betracht käme, wäre eine Änderung des geltenden Rechts in dem Sinne der vorher bekämpften Ansicht in Erwägung zu ziehen.

[1] Wagner I 176.

[2] Namentlich auch nicht durch die Worte des § 761 Abs. 2 „auch dann, wenn sich das Schiff im Heimatshafen (§ 480) befindet", die sich nur auf die Frage der Vertretungsmacht beziehen.

[3] Prot. IV 1909 f., VI 2861.

[4] So Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 266; Lewis, Seerecht[2] I 60, II 215; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 194, B.Sch.R.[2] I 427; Schaps Anm. 3 zu § 487; Boyens I 237; Loewe-Makower Anm. 2b zu § 761; O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 20. Dagegen nur Wittmaack, Krit. Vierteljahresschr. XLII 461 f., s. auch Bentzon S. 550. Über den besonderen Gerichtsstand des B.Sch.G. 97 Abs. 2 Satz 2 s. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 409; vgl. auch Seuffert LIX Nr. 13.

[5] Z. B. bei Ehrenberg a. a. O. Anm. 97.

[6] Deshalb hätten sie von den Vertretern der Meinung, dafs die Schiffsgläubigerklage nicht eine „in rem actio", sondern eine „actio in rem scripta" sei, jedenfalls nicht ohne weiteres für sich verwendet werden dürfen. Vgl. auch Mittelstein, B.Sch.R. a. a. O.

Digitized by Google

Sachlich zuständig für die Schiffsgläubigerklage, soweit sie vor das Landgericht gehört, ist die Kammer für Handelssachen (G.V.G. 101 Ziff. 3 a. E.).

IV. Mit der Schiffsgläubigerklage macht der Gläubiger sein Pfandrecht geltend. Zur Begründung seiner Klage gehören Behauptung und Nachweis einmal der Forderung[1], zu deren Sicherung das Pfandrecht dient[2], und ihrer Fälligkeit[3], sodann der Identität der als Pfand in Anspruch genommenen Sache[4]. Die Entstehung des Pfandrechts selbst ist regelmäfsig, weil kraft Rechtssatzes erfolgend, mit dem Nachweise dargetan, dafs der ursprüngliche Schuldner der Forderung zur Zeit ihrer Entstehung Reeder des in Anspruch genommenen Schiffes oder Gläubiger der in Anspruch genommenen oder durch ein Surrogat ersetzten Frachtforderung war. Ist die Bodmereiforderung als solche erwiesen, so ist damit ebenfalls das Pfandrecht dargetan. Alles das gilt ganz ebenso, wenn der Beklagte Schuldner der Schiffsgläubigerforderung ist, wie im entgegengesetzten Falle, und ganz ebenso, wenn für diese Forderung reine Sachhaftung besteht, wie wenn aufserdem eine, sei es beschränkt oder unbeschränkt, persönliche Haftung begründet ist. Ehrenbergs Behauptung[5], der Schiffsgläubiger könne sich in der Klage,

[1] Hinsichtlich der Beweismittel gilt nichts Besonderes. S. dagegen die zum Teil merkwürdigen (de Courcy, Questions de droit maritime I 64 ff.) Vorschriften von Frankreich 192 (dazu Dufour I nr. 277—327; Cresp-Laurin I 119—130; Desjardins I nr. 175—190; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1678—1705), nach denen die meisten Privilegien des Art. 191 nur unter Beweisantretung von genau bestimmter Art geltend gemacht werden können. Dem französischen Rechte sind gefolgt Belgien 5, Spanien 580 (1829: 598), Chile 839, Italien 677.

[2] Nach der Theorie der actio in rem scripta oder der Realobligation bildet natürlich die Forderung den eigentlichen Klagegrund. Ein Überrest dieser von Mittelstein aufgegebenen Theorie findet sich bei ihm in dem Satze, der Schiffsgläubiger müsse, da er eine Forderung geltend mache, ihre Entstehung behaupten (B.Sch.R.[2] I 425 unter c, vgl. auch S. 427 unter f im Eingang).

[3] Vgl. H.G.B. 696 Abs. 1: „Wird zur Zahlungszeit die Bodmereischuld nicht bezahlt." S. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 277, 123. Da der Schiffsgläubiger ein Pfandrecht ohne Anspruch auf den Besitz hat, kann gegen die Natur seiner Klage als einer Pfandklage ein Argument aus ihrer Anstellbarkeit erst nach eingetretener Fälligkeit der Forderung nicht entnommen werden.

[4] Vgl. oben S. 218 f.

[5] Recht des Schiffsgläubigers, S. 7 f., 16, 48, 50 (gegen Beschr. Haftung, S. 277, 127). Gegen die Anführung Mittelsteins S. 8 Anm. 2 hat sich dieser B.Sch.R.[2] I 425 (unter c) verwahrt. Auch in dem Urteil des Hans. O.L.G. v.

Digitized by Google

wenn er wolle, jeder Bezugnahme auf das Schiffsvermögen enthalten, bedeutet lediglich eine Folgerung aus der Ansicht, die Schiffsgläubigerklage sei eine Schuldklage. Sie läfst gegenüber der Beschränkung der Haftung das mit dieser verbundene Schiffsgläubigerrecht aufser acht. Sie behandelt in Fällen, wie denen des § 486, den Gläubiger so, als wenn nur die ihrem Wortlaute nach verstandene Vorschrift dieses Paragraphen ohne die Bestimmungen der §§ 754 ff. existierte, und sie verkennt für die Fälle der mit Schiffsgläubigerrecht verbundenen, persönlichen Haftung die Selbständigkeit der im § 761 Abs. 2 genannten Klage gegenüber der Schuldklage.

Bei dem Streite über die rechtliche Natur von Schiffsgläubigerrecht und Schiffsgläubigerklage versteht sich, dafs auch die Formulierung des Klagantrags und des ihm stattgebenden Urteils Gegenstand erheblicher Meinungsverschiedenheit sein mufs. Sie bildet ein Seitenstück zu der über Klagantrag und Urteil bei der Hypothekenklage bestehenden. Wenn die Schiffsgläubigerklage zur Geltendmachung nicht einer Forderung, sondern nur einer Haftung dient, können Klagantrag und Urteil nicht auf Zahlung, sei es mit oder ohne Hinzufügung eines auf die Beschränkung der Zwangsvollstreckung hinweisenden Zusatzes, gehen[1]. Die Fragen, ob der Richter die „Beschränkung der Haftung des Reeders" von Amts

---

3. IV. 1900 (Hans. G.Z. Nr. 61 = Seuffert LV Nr. 220) kann ich die von Ehrenberg vertretene Ansicht nicht finden (vgl. den ersten Satz dieses Urteils).

[1] Anders — von der Theorie der actio in rem scripta aus — Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 277, 124, 127 (vgl. Recht des Schiffsgläubigers, S. 7, 16, 33), dem zumal die Praxis grofsenteils gefolgt ist; vgl. R.G.C.S. XXXIV S. 73, XLV S. 51, Bolze XVIII Nr. 170 S. 101, Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 58, XXII (1901) S. 61, R.G. in Gruchots Beitr. XLVII S. 410 (ferner Anführungen bei Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 188 Anm. 7). Einen Widerspruch bedeutet es, wenn Mittelstein jetzt den Beklagten nicht mehr als Schuldner in Anspruch genommen werden läfst (B.Sch.G.[2] I 416, 424 Bem. 6a, 425 Bem. c u. d, 427 Bem. f), gleichwohl aber Klagantrag auf und Verurteilung zur Zahlung nicht schlechthin verwirft (ebd. S. 425 Bem. d). Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 58 f. hält es im Anschlufs an Hellwig, Anspruch und Klagrecht, S. 361, für den besten Ausweg, Klagantrag und Urteil auf „Zahlung aus dem Schiffsvermögen" zu richten. Das verträgt sich aber schlecht mit seiner Ansicht, dafs die Klage keine Leistungs-, sondern eine Pfandklage sei, und dafs „die Duldung der gerichtlichen Veräufserung den eigentlichen Inhalt der Verpflichtung des Pfandschuldners bildet" (S. 40). Als eine Verurteilung zur Zahlung ist wohl auch die „Verurteilung gemäfs § 486" zu denken, die Leo, Seehandelsrecht, S. 160 als Gegenstand des Klagantrags erwähnt. Vgl. für Norwegen Samling IV S. 42 (Klagantrag), 47 (Urteil).

Digitized by Google

wegen zu berücksichtigen[1], ob er sie auch von Amts wegen in den Urteilstenor aufzunehmen hat[2], ob sie in einem nach Maßgabe von C.P.O. 304 zu erlassenden Zwischenurteil zum Ausdruck gebracht oder auch im Nachverfahren geltend gemacht werden kann[3] — alle diese Fragen können gar nicht mehr aufgeworfen werden, wenn nicht die Zahlung seitens des Beklagten, sondern die Realisirung der Pfandhaftung als Zweck der Schiffsgläubigerklage erkannt ist. Als Form für diese kann nun aber nicht die der Feststellungsklage in Frage kommen[4], da ja die Schiffsgläubigerklage nicht nur eine Zwangsvollstreckung ermöglichen, sondern sogar lediglich dazu dienen soll, für sie die rechtliche Unterlage zu schaffen. Vielmehr müssen Klagantrag und Urteil auf Duldung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht für Kapital, Zinsen und Kosten gerichtet sein[5]. Das Bedenken, welches gegen einen Klagantrag dieser Art aus dem öffentlichrechtlichen Charakter des Vollstreckungsverfahrens entnommen worden ist[6], kann jetzt auf sich beruhen bleiben. Denn nicht nur gestattet das B.G.B. im Falle des § 2213 Abs. 3 dem Nachlafsgläubiger die Geltendmachung seines Anspruchs gegen den Testamentsvollstrecker dahin, „dafs dieser die Zwangsvollstreckung in die seiner Verwaltung unterliegenden Nachlafsgegenstände dulde". Auch die C.P.O.[7] hat in dem genannten, sowie in anderen Fällen die Verurteilung zur Duldung der Zwangsvollstreckung und damit auch auf sie gerichtete Klagen als zulässig anerkannt[8].

---

[1] S. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 189 f. und Zitate ebd. in Anm. 13 u. 14.

[2] Hans. G.Z. XXI (1900) S. 134 f.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 425.

[3] Vgl. Hans. O.L.G. Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 64, XXII (1901) Nr. 96, Reichsgericht ebd. XXI (1900) Nr. 119; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 425 f.

[4] A. M. für die Klage des Hypothekengläubigers Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] § 236 Nr. 1. Hierher ist wohl auch das von Knitschky, Gruchots Beitr. XLV 808 für die Klage des Registerpfandgläubigers formulierte Petitum zu stellen.

[5] So auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 425 (gegen Schiffspfandrecht, S. 188 f.), Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 128.

[6] Vgl. Dernburg a. a. O. S. 693.

[7] §§ 737, 739, 743, 745 Abs. 2, 748 Abs. 2; vgl. 794 Abs. 2. Dazu R.G.C.S. L S. 52 ff.; Jolly, Arch. f. d. civ. Praxis XCIII 433 ff., bes. 449 ff.

[8] Hellwig, Anspruch und Klagrecht, S. 322, hält die Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung in bestimmte Gegenstände für die generelle Form der Klage, durch welche die beschränkte Haftung eines Schuldners geltend zu machen sei. Ich kann mich dieser Ansicht nicht anschliefsen. Der Nießbraucher eines Vermögens oder einer Erbschaft (C.P.O. 737) ist als solcher nicht Schuldner

Digitized by Google

V. Da mittelst der Schiffsgläubigerklage nur ein Pfandrecht gegen den Beklagten geltend gemacht wird, kann er — von der Bestreitung seiner Passivlegitimation abgesehen — dem Angriffe des Klägers nur mit solchen Verteidigungsmitteln begegnen, die zur Abwehr eben des Pfandanspruchs geeignet sind. Dahin gehört einmal die Behauptung, dafs das Pfandrecht unabhängig von der Forderung, für die es bestand, erloschen sei, z. B. durch Untergang des Pfandes oder durch Verzicht des Gläubigers (vgl. dazu unten § 23). Sodann kann der Beklagte namentlich vermöge der grundlegenden Bedeutung der Forderung für das Pfandrecht den Anspruch aus diesem auch auf dem Wege über jene zurückschlagen. Die Einwendungen aus dem Schuldverhältnis erscheinen hier als Einwendungen gegen den Pfandanspruch. Der Beklagte, welcher behauptet, die Forderung des Klägers sei überhaupt nicht entstanden oder wieder erloschen oder noch nicht fällig, behauptet, das Pfandrecht sei nicht entstanden oder wieder erloschen oder noch nicht realisierbar. Das gilt besonders auch für die Einrede der Verjährung aus H.G.B. 901 ff. Ihre Vorbringung bedeutet nicht die Behauptung des selbständigen Untergangs des Pfandrechts durch Zeitablauf[1], sondern die Behauptung, dafs der Gläubiger durch die hinsichtlich seiner Forderung eingetretene Verjährung verhindert sei, seine Befriedigung aus dem Pfande zu suchen. Wenn das Schiffsgläubigerrecht mit persönlicher Haftung des Schuldners verbunden ist, kann hierüber kaum ein Zweifel obwalten. Denn die Anstrengung der Schuldklage mufs hier auch mit Bezug auf das Pfandrecht die Unterbrechung der Verjährung bewirken[2]. Wenn dagegen für die Schiffsgläubigerforderung nur reine Sachhaftung besteht, ergeben sich freilich hieraus Besonderheiten. Sie rechtfertigen aber nicht die Annahme eines von der Verjährung seinem Wesen nach verschiedenen Rechtsgebildes und die damit gegebene Trennung der beiden Gruppen von Schiffsgläubigerrechten. Allerdings liegt nun schon darin eine Abweichung des Schiffs-

der vor der Bestellung des Nießbrauchs entstandenen Verbindlichkeiten des Bestellers oder der Nachlafsverbindlichkeiten (B.G.B. 1085, 1086, 1089). Und soll gar der Testamentsvollstrecker, insoweit er zur Duldung der Zwangsvollstreckung zu verurteilen ist (C.P.O. 748 Abs. 2; vgl. B.G.B. 2213 Abs. 3), als Schuldner der Nachlafsverbindlichkeiten neben dem Erben betrachtet werden?

[1] So Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 56; s. dagegen unten § 30 Nr. III.

[2] A. M. mit Bezug auf die Unterbrechung der Verjährung durch Anerkennung seitens des Reeders (jetzt B.G.B. 208) Obergericht Hamburg H.G.Z. 1874 S. 112. S. dagegen R.G.C.S. XXXVI Nr. 30, Boyens I 192.

Digitized by Google

gläubigerrechts vom Pfandrecht im allgemeinen, dafs überhaupt die Verjährung des obligatorischen Anspruchs eine Einrede gegenüber der Schiffsgläubigerklage entstehen läfst. Nach B.G.B. 223 Abs. 1 hindert die Verjährung eines Anspruchs, für den ein Pfandrecht besteht, den Berechtigten nicht, seine Befriedigung aus dem verhafteten Gegenstande zu suchen. Es ist kein Grund vorhanden, von der Geltung dieser Vorschrift gesetzliche Pfandrechte allgemein auszuschliefsen[1]. Für die Pfandrechte der Schiffsgläubiger aber und zwar auch für das rechtsgeschäftliche Pfandrecht des Bodmereigläubigers wird allerdings eine Ausnahme von B.G.B. 223 zuzulassen sein. Denn die kurzen Verjährungsfristen des § 901 sind zum grofsen Teil gerade im Hinblick auf die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch nicht kundbare Pfandrechte und in der ausgesprochenen Annahme geschaffen worden, dafs diese Pfandrechte die Verjährung der durch sie gesicherten Forderungen nicht überdauern sollten[2].

Nur unter besonderen Voraussetzungen kann der Eigentümer des Schiffes dem Anspruch des Schiffsgläubigers mit Berufung darauf entgegentreten, dafs dieser Anspruch aus der Verwendung des Schiffs durch einen Ausrüster hergeleitet werde[3]. Wegen Verwendungen, die der Reeder nach der Entstehung der Schiffsgläubigerforderung oder gar nach der Aussendung des Schiffes auf dieses gemacht hat, kann ihm eine Einrede gegen die Klage des Schiffsgläubigers nicht gewährt werden[4].

VI. Ist das Urteil im Sinne des Klagantrags ergangen, so gilt das Pfandrecht des Schiffsgläubigers nach Mafsgabe des § 760 (oben S. 230 f.) auch für Prozefszinsen (B.G.B. 291) und Prozefskosten

[1] So Rehbein, Komm. z. B.G.B., Erl. VI zu §§ 194—225; Dernburg, Bürgerl. Recht I § 182 Anm. 9; s. dagegen Planck, B.G.B.[3] I Anm. 1 zu § 223.

[2] Prot. VI 2948, 2954, 2956, 2963 f., 2967, 2971 f., auch 2912.

[3] H.G.B. 510 Abs. 2; s. oben S. 83 f., 217 f.

[4] Das ist gegenüber den von einander abweichenden Ausführungen von Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 278, 180 ff. (s. auch Schröder bei Endemann S. 307 Anm. 23, R.G.C.S. XXXII 10 f.), L.G. Hamburg Hans. G.Z. IV (1883) S. 159, Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 196 ff. von Boyens I 195 ff. (zustimmend Brodmann, Z. f. H.R. LII 343; Lüerssen S. 32 ff.) überzeugend dargetan worden; vgl. auch bereits Heck, Grofse Haverei, S. 461 f. Die Einwendungen, die Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffgläubigers (Hamburg 1900), S. 82 ff., in dieser Beziehung gegen Boyens erhebt, sind teils unerheblich, teils auf Mifsverständnis gegründet. Nicht für, sondern gegen Ehrenberg spricht die von ihm (a. a. O. S. 278 Anm. 140) angezogene Äufserung in Prot. VIII 3793, da ihr Urheber selbst betonte (ebd. S. 3794), dafs der von ihm geforderte Rechtssatz ausdrücklicher Statuierung bedürfe, diese aber nicht erfolgt ist.

Digitized by Google

(C.P.O. 91)[1]. Gegenstand lebhaften Streites ist aber die Frage, ob aufserdem der Verurteilte für diese Zinsen und Kosten persönlich haftet[2]. Die Bejahung dieser Frage wird vornehmlich darauf gestützt, dafs die Zinsen- und Kostenschuld auf einem dem Entstehungsgrunde der Hauptschuld selbständig gegenüberstehenden, neuen Verpflichtungsgrunde beruhe. Aus dem Bestehen blofser Sachhaftung für die Hauptschuld rechtfertige sich nicht die Annahme gleicher Haftung für die Nebenschuld, für die damit eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel geschaffen würde, dafs die in Ansehung der Prozefszinsen und -kosten mit der Prozefsführung verbundene Gefahr von dem unterliegenden Beklagten zu tragen ist[3]. Wäre diese Beweisführung zwingend, so müfste gleich dem Reeder auch der auf Grund des § 761 Abs. 2 beklagte und verurteilte Schiffer persönlich für Prozefszinsen und -kosten haften, da er ja den Rechtsstreit als Partei führt. Dies aber wird nur ganz vereinzelt behauptet[4] und müfste als überaus unbillig erscheinen. Denn die lediglich im Interesse der Schiffsgläubiger dem selbst unbeteiligten Schiffer zugewiesene Parteirolle würde für ihn eine sehr ernsthafte Vermögensgefahr zur Folge haben. Mufs demnach zu Gunsten des verurteilten Schiffers auch wegen der Zinsen- und Kostenschuld die blofse Sachhaftung Platz greifen, so ergibt

[1] Das ist unstreitig, gestattet aber schon im Hinblick auf § 762 keinen Schlufs in der Richtung, dafs die Haftung für Prozefszinsen und -kosten blofse Sachhaftung sei (vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 176 f., 125, R.G.C.S. XXXIII S. 86; a. M. Boyens I 218, 219). Allerdings ist auch die entgegengesetzte Argumentation von Berg in Gruchots Beitr. XLVIII 777 ff. (für B.G.B. 1118) nicht schlüssig.

[2] Für die persönliche Haftung des beklagten Reeders und Schiffers Gaupp-Stein[6], I 262; für die des Reeders und zwar ohne Unterschied, ob er auch der ursprüngliche Schuldner ist oder nicht — anders Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 426 — Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 176 f., 40 f., 124 f., 277, Recht des Schiffsgläubigers, S. 10, 27 Anm. 5, L.G. und O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XIV (1893) S. 214[2], 221[1], R.G.C.S. XXXIII S. 85; Cosack, Handelsrecht[6], S. 139; Schaps Anm. 23 zu § 486; für reine Sachhaftung Mittelstein a. a. O.; Boyens I 190, 218 ff.; Pferdmenges (1900) S. 97 ff.; Brodmann S. 157 Anm. 33, S. 343 ff.; Lüerssen S. 38 f.

[3] So R.G.C.S. XXXIII S. 86.

[4] Vgl. Gaupp-Stein a. a. O. Stein läfst nur die Personen ausschliefslich mit dem von ihnen verwalteten Vermögen auch für die Prozefskosten haften, denen die Parteistellung kraft Amtes zukommt, wie z. B. Testamentsvollstrecker und Konkursverwalter. Wenn dies aber um deswillen als nur folgerichtig bezeichnet wird, weil diesen Personen im Prozesse ausschliefslich die Wahrung fremder Interessen obliege, so ist nicht einzusehen, warum das Gleiche nicht auch von dem mit der Schiffsgläubigerklage belangten Schiffer gelten soll.

Digitized by Google

sich schon von hier aus, dafs auch mit Bezug auf den verurteilten Reeder die uns beschäftigende Frage nicht einfach darnach zu beantworten ist, ob die Zinsen- und Kostenschuld auf einem selbständigen Verpflichtungsgrunde beruht. Dafs dem so ist, läfst sich gerade dann am wenigsten bestreiten, wenn Schuldner der Zinsen- und Kostenschuld und Schuldner der Hauptschuld zwei verschiedene Personen sind. Das trifft aber bei dem Schiffer jedenfalls immer dann zu, wenn er nicht zugleich der Reeder ist, während der beklagte Reeder der Regel nach auch Schuldner der durch das Schiffsgläubigerrecht gesicherten Schuld sein wird. Dafs zwischen dieser und der Zinsen- und Kostenschuld ein enger, innerer Zusammenhang besteht, bedarf keiner Auseinandersetzung. Die Frage ist deshalb dahin zu stellen, ob dieser Zusammenhang nicht etwa auch auf die Gestaltung der Haftung einzuwirken geeignet ist. Und diese Frage mufs bejahend beantwortet werden.

Die Schiffsgläubigerklage ist, wie gezeigt, das gesetzlich vorgeschriebene Mittel zur Realisierung des Pfandrechts. Der Gläubiger mufs sich ihrer auch in Fällen bedienen, wo sein Anspruch gar nicht bestritten wird. Es bedeutet bereits eine Ausnahme von der Vorschrift der C.P.O. 93, dafs nach H.G.B. 760 das Pfandrecht des Schiffsgläubigers für die Prozefskosten auch im Falle der Anerkennung des Anspruchs durch den Beklagten gilt, obwohl dieser hier nicht durch sein Verhalten zur Erhebung der Klage Veranlassung gegeben hat[1]. In diesem Falle wenigstens kann eine persönliche Haftung auch des beklagten Reeder-Schuldners nicht wohl in Frage kommen. Aber auch sonst würde sie ihn in unbilliger Weise beschweren[2]. Denn die auch in bestbegründetem Glauben an sein

[1] Vgl. hierzu Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 88. Fischer u. Schäfer, Zwangsvollstreckung in d. unbewegl. Vermögen, S. 393 f. meinen, der Beklagte habe Veranlassung zur Klageerhebung schon dann gegeben, wenn er sich auf Aufforderung geweigert habe, dem Gläubiger den für diesen unentbehrlichen Vollstreckungstitel auf dessen Kosten aufsergerichtlich auf dem billigsten Wege (vollstreckbare Urkunde, C.P.O. 794 Nr. 5) zu verschaffen. Abgesehen davon, dafs dies zweifelhaft ist, ist es nicht ausreichend. Denn jedenfalls ist der Gläubiger nicht verpflichtet, statt eines Urteils eine vollstreckbare Urkunde zu verlangen, und er würde nicht selten Grund haben, dies zu unterlassen, wenn er sich dadurch die persönliche Haftung des Beklagten für die Prozefskosten sichern könnte. Noch weiter als Fischer und Schäfer geht das Kammergericht bei Mugdan und Falkmann VI Nr. 61c.

[2] S. namentlich Boyens I 218 f. Nach seinen und Mittelsteins Ausführungen mufs es überraschen, wenn Ehrenberg (Recht des Schiffsgläubigers, S. 10 Anm. 3) meint, es sei kein Grund dafür vorhanden, den Reeder für Prozefskosten und -zinsen nur mit Schiff und Fracht haften zu lassen.

Digitized by Google

Recht versuchte Wahrung desselben würde für ihn mit der Erstreckung seiner Haftung auf das Vermögen verbunden sein, welches dem vom Kläger geltend gemachten Anspruche nicht ausgesetzt sein sollte. Es bedeutet aber auch die Annahme bloſser Sachhaftung keineswegs, wie das Reichsgericht meint, eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel, daſs die in Beziehung auf die Prozeſszinsen und -kosten mit der Prozeſsführung verbundene Gefahr von dem unterliegenden Beklagten zu tragen ist. Wenn der Wert von Schiff und Fracht den Betrag der Schiffsgläubigerforderungen übersteigt, so hat sich der dem Reeder nach Befriedigung des Gläubigers verbleibende Rest des Erlöses um Prozeſskosten und -zinsen vermindert[1]. Wenn aber Schiff und Fracht zur Tilgung der eingeklagten Schuld mit Einschluſs von Zinsen und Kosten nicht ausreichen, so hat freilich der Kläger den Ausfall zu tragen; aber das ist nichts anderes, als wenn das Vermögen eines persönlich haftenden Schuldners zur Tilgung von Forderung und Kosten nicht ausreicht. Mit der Versagung der persönlichen Haftung des Reeders für Prozeſskosten und -zinsen wird also nicht dem Schiffsgläubiger die Tragung der Gefahr für sie aufgebürdet, sondern er trägt nur die ihm stets drohende, hier allerdings vermöge der Natur der Hauptschuld gröſsere Gefahr der Unzulänglichkeit des Haftungsgutes[2].

VII. Auf Grund des vollstreckbaren Urteils oder des etwaigen

---

[1] Es ist daher zunächst nicht richtig, daſs bei bloſser Sachhaftung für Prozeſszinsen und -kosten der Reeder ein Privileg auf ungerechtfertigte Prozeſsführung und willkürliche Schädigung der Schiffsgläubiger erhielte, „da er durch die Prozeſsführung seine eigene Position gar nicht verschlechtern könnte“ (so Ehrenberg a. a. O.). Soweit aber letzteres der Fall ist (vgl. das im Texte Folgende), werden teils Schadensersatzansprüche aus unerlaubten Handlungen begründet, teils wird der Gläubiger nicht besser und nicht schlechter gestellt sein, als wenn er sich einem für die Schuld persönlich haftenden, aber vermögenslosen Schuldner gegenüber sähe.

[2] Ein weiteres Argument für seine Ansicht findet das Reichsgericht (S. 85 f.) darin, daſs der wegen einer Schiffsschuld verklagte Reeder nicht etwa der Repräsentant eines fremden Vermögens sei (vgl. dazu oben S. 247 Anm. 4), sondern dem Gläubiger gegenüber das Schiffsvermögen in seinem eigenen Interesse und für seine eigene Rechnung vertrete. Indessen trifft dies nicht zu für den Reeder, dessen Schiff über seinen Wert hinaus mit Pfandrechten belastet ist, und für den Ausrüster, der ja auch hinsichtlich der Passivlegitimation zur Schiffsgläubigerklage als Reeder gilt. Beide führen den Rechtsstreit zwar in eigenem Namen, aber nicht in eigenem Interesse. Und doch kann ihre Haftung nicht wohl verschieden von derjenigen des Reeders sein, dessen Schiffsvermögen zur Befriedigung des klagenden Gläubigers in jedem Falle ausreicht.

Digitized by Google

sonstigen vollstreckbaren Titels kann der Schiffsgläubiger seine Befriedigung aus Schiff und Fracht nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften erwirken (H.G.B. 761 Abs. 1). Hiernach ist Voraussetzung für den Beginn der Zwangsvollstreckung insbesondere, dafs die Person, gegen welche sie stattfinden soll, in dem Urteil oder der ihm beigefügten Vollstreckungsklausel namentlich bezeichnet ist. Nach der Regel des Zw.V.G. 164 würde nun aber auch gegen eine solche Person die Zwangsversteigerung nur angeordnet werden dürfen, wenn sie das Schiff im Eigenbesitze hätte[1]. Mit Rücksicht auf die Zulässigkeit der Schiffsgläubigerklage gegen den Ausrüster, der nicht Eigenbesitzer, und gegen den Schiffer, der überhaupt nicht Besitzer des Schiffes ist, hat deshalb die auf die Vorschriften des H.G.B. (und ebenso des B.Sch.G.) verweisende Ausnahme in den § 164 (s. oben S. 71) Eingang gefunden[2]. Die Zwangsvollstreckung kann daher auf Grund eines den Ausrüster oder den Schiffer verurteilenden Erkenntnisses gegen diese Personen ebenso, wie gegen den Reeder auf Grund eines gegen ihn gerichteten Urteils, angeordnet werden. Da der Schiffer nicht als gesetzlicher Vertreter, sondern als Partei den Rechtsstreit geführt hat, kann nicht ohne weiteres aus dem gegen ihn ergangenen Urteil die Zwangsvollstreckung gegen den Reeder betrieben werden[3]. In Frage kommen kann nur die Erteilung einer vollstreckbaren Ausfertigung gegen den Reeder aus dem gegen den Schiffer ergangenen Urteil. Das Gleiche gilt für den Fall, dafs an die Stelle des Schiffers nach dem Urteil ein anderer getreten ist, mit Bezug auf die Zwangsvollstreckung gegen diesen. Die überwiegenden Gründe sprechen in beiden Fällen für die Zulassung der Analogie des

[1] Über diese Vorschrift s. Mittelstein an den oben S. 71 Anm. 2 genannten Stellen, auch B.Sch.R.[2] I 538; ferner Fischer u. Schäfer a. a. O. S. 542 ff.; Jaeckel, Zw.V.G.[2] S. 574 ff.; Knitschky, Gruchots Beitr. XLV 809 f.

[2] Über den hierbei untergelaufenen Irrtum betreffs der Bedeutung des § 755 Abs. 2 H.G.B. s. oben S. 237.

[3] Das Gegenteil behauptet Boyens I 194 unter Berufung auf die Vorschrift des A.D.H.G.B. 764 Abs. 2: „Das gegen den Schiffer ergangene Erkenntnis ist in Ansehung des Pfandrechts gegen den Reeder wirksam.“ Indessen ergibt sich aus Abs. 1 des Art. 764 und aus der Entstehungsgeschichte des Abs. 2 (Prot. IV 1894, 1909 ff., VI 2927 ff., bes. 2928), dafs die angeführte Vorschrift nur dem gegen den Schiffer ergangenen Urteil materielle Rechtskraft auch gegenüber dem Reeder (vgl. die Fassung des jetzigen § 761 Abs. 2) beigelegt, keineswegs aber den Schiffer zum gesetzlichen Vertreter des nach Abs. 1 des Art. 764 ebenfalls passiv legitimierten Reeders gemacht hat. Vgl. Hans. G.Z. XXI (1900) S. 128[2]; Brodmann, Z. f. H.R. LII 342 f., 152 Anm. 26; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 539.

Digitized by Google

§ 727 C.P.O.[1]. Soll die Zwangsvollstreckung aus dem gegen den Reeder ergangenen Urteil gegen dessen Rechtsnachfolger betrieben werden, so findet § 727 direkt Anwendung[2].

Die für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften sind für die einzelnen dem Schiffsgläubiger haftenden Gegenstände verschieden. Das Schiff selbst unterliegt der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, wenn es entweder in einem deutschen Schiffsregister eingetragen oder nur, weil nicht im Besitz des Flaggenrechts, nicht eintragungsfähig ist (s. oben S. 32). Sonst untersteht es den Vorschriften für die Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen, speziell in körperliche Sachen (C.P.O. 803 ff.). Eben diese Vorschriften gelten für die Zwangsvollstreckung in ehemalige, vom Schiffe getrennte Bestandteile desselben, in Schiffstrümmer und in Geldsummen. Das Zubehör unterliegt zwar im allgemeinen, aber nicht durchgängig, den für die Zwangsvollstreckung in das Schiff selbst geltenden Bestimmungen. Nach C.P.O. 865 vbd. mit B.G.B. 1265 umfaßt die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, der das Schiff unterliegt, auch dessen Zubehör mit Ausnahme derjenigen Zubehörstücke, die nicht in das Eigentum des Schiffseigentümers gelangt sind. Diese unterliegen daher der Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen[3], werden aber unter den Voraussetzungen des Zw.V.G. 55 Abs. 2 von dem das Schiff in der Versteigerung Erstehenden mit dem Zuschlag zu

[1] So Fischer u. Schäfer S. 544 f., Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 539, für den ersten Fall auch Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 58; zum Teil abweichend Jäckel, Zw.V.G.[2] S. 579, wesentlich anders Brodmann, Z. f. H.R. LII 343. Über das Ausscheiden des Schiffers als Beteiligten aus dem gegen ihn begonnenen Zwangsversteigerungsverfahren und über den Eintritt des neuen Schiffers s. Zw.V.G. 166 Abs. 2, dazu Mot. z. Entw. v. 1889 (amtl. Ausg.) S. 345 f., Denkschr. z. Entw. v. 1897 (Heymann) S. 110.

[2] Vgl. über die Wirkung des judgment in rem Abbott 1012 ff.

[3] Die Vorschrift der C.P.O. 865 steht nicht in Einklang mit der das Zubehör ohne Rücksicht auf die Eigentumsfrage dem Schiffsgläubigerrecht unterwerfenden des H.G.B. 755 Abs. 1. Entw. I zum Zw.V.G. 214 machte ebenfalls keine Unterscheidung; freilich sahen die Mot. zu ihm (S. 343) eine solche auch nicht für das Registerpfandrecht vor. Nachdem sie für dieses in 2. Lesung des B.G.B. nach dem Vorbilde des Hypothekenrechts ohne weiteres angenommen war (Prot. III 503), wurde sie ohne Begründung auch in den § 757a des Entw. e. G., betr. Änderungen der C.P.O., übernommen und ist trotz des von Mittelstein (Z. f. H.R. XLVI 93) erhobenen Einspruchs im Gesetze beibehalten. Infolgedessen decken sich Umfang der Haftung und der Immobilisierung zwar bei dem minder wichtigen Registerpfandrecht, nicht aber bei dem viel wichtigeren Schiffsgläubigerrecht.

Digitized by Google

Eigentum erworben (Zw.V.G. 162, 90 Abs. 2). Für die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus den ihm haftenden Forderungen endlich hat es durchaus bei den einschlägigen Vorschriften des Zwangsvollstreckungsrechts (insbesondere C.P.O. 828 ff.) sein Bewenden. Der Schiffsgläubiger ist daher zumal in Ansehung der Fracht genötigt, seine Befriedigung in einem besonderen Verfahren zu suchen[1].

VIII. Die Vorschrift des § 761 über die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus Schiff und Fracht findet auch dann Anwendung, wenn diese Gegenstände zu einer Konkursmasse gehören. Dann kann der Schiffsgläubiger aus den ihm haftenden Gegenständen abgesonderte Befriedigung wegen seiner Forderung verlangen und zwar je nach der Art des haftenden Schiffes auf Grund von K.O. 47 oder von K.O. 49 Abs. 2. Die abgesonderte Befriedigung erfolgt unabhängig vom Konkursverfahren (K.O. 4 Abs. 2) nach den für den haftenden Gegenstand geltenden Vorschriften. Hinsichtlich der abgesonderten Befriedigung aus einem immobilisierten Schiffe ist auf das oben S. 164 f. Bemerkte zu verweisen.

IX. Zur Sicherung seiner Befriedigung aus Schiff und Fracht stehen dem Schiffsgläubiger die allgemeinen vom Rechte gewährten Mittel zur Verfügung[2]. Von besonderer Wichtigkeit wird es für ihn sein, zu verhindern, daſs das Schiff durch räumliche Entfernung der Zwangsvollstreckung entzogen oder die Erlangung der Befriedigung aus ihm durch die Entstehung neuer Rechte in Frage gestellt wird. Von alters her spielt infolgedessen die Arrestanlegung als Sicherungsmittel für die Befriedigung wegen seerechtlicher Forderungen eine bedeutsame Rolle. Ihre Verwendbarkeit kann auch für die Schiffsgläubigerforderungen des geltenden deutschen Rechts nicht in Zweifel gerückt werden[3]. Die Voraussetzungen

[1] Vgl. hierüber und hiergegen Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 57 (im Anschluſs an die Darstellung des damals abweichenden hanseatischen Rechts), Arch. f. bürgerl. Recht IV 129 f., Z. f. H.R. XLVI 93.

[2] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 261.

[3] Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 56 f., will bei bloſser Sachhaftung die Arrestierungsmöglichkeit nur im Falle des § 691 Abs. 2 (s. auch 698 Abs. 3) anerkennen. Es ist aber die Auffassung unhaltbar, daſs durch diese Vorschrift die Arrestanlegung erst ermöglicht und nicht vielmehr nur gesichert werde. Vgl. preuſs. Entw. I 597, II 546, Mot. S. 299, Prot. VI 2586, A.D.H.G.B. 692 Abs. 2, dessen ihm nach C.P.O. v. 1877 §§ 796 Abs. 2, 800 Abs. 2 noch beiwohnende Bedeutung durch das neue H.G.B. nicht verändert worden ist (Denkschrift S. 283). Lüerssen gelangt zu seiner Ansicht durch irrige Auslegung des § 916 Abs. 1 C.P.O., nach welchem er das Bestehen eines klagbaren obli-

Digitized by Google

für die Anordnung des Arrestes bestimmen sich im allgemeinen nach den Vorschriften der C.P.O. 916 f., 919 ff. Die Natur der Schiffsgläubigerrechte, insbesondere die Art, wie ihre Entstehung und Rangordnung geregelt ist, bringt es aber mit sich, dafs hier mit dem Anspruch stets die Besorgnis gegeben ist, dafs ohne Verhängung des Arrestes die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde. Neben der Glaubhaftmachung des Anspruchs wird deshalb eine solche des Arrestgrundes nicht zu fordern sein[1].

Wenn die Entscheidung über das Arrestgesuch im Sinne der Anordnung des Arrestes ergeht, ist in dem sie treffenden Urteile oder Beschlusse (C.P.O. 922), dem Arrestbefehle, ein Geldbetrag festzustellen, durch dessen Hinterlegung die Vollziehung des Arrestes gehemmt, und der Schuldner zu dem Antrag auf Aufhebung des vollzogenen Arrestes berechtigt wird (C.P.O. 923). Für die Bemessung dieses Geldbetrages ist der Betrag der durch den Arrest zu sichernden Forderung mit Einschlufs von Zinsen und Prozefskosten mafsgebend[2]. An dem hinterlegten Gelde erwirbt der Gläubiger mit der Hinterlegung ein Pfandrecht (B.G.B. 233). Wegen des besonderen Interesses, das gerade der Reeder an der Erwirkung der freien Verfügung über das Schiff hat, ist die Vorschrift der C.P.O. 923 für ihn von grofser Wichtigkeit[3]. Von der Vollziehung des Arrestes ist bereits (oben § 17 Nr. III) gehandelt worden. Hier ist nur noch zu bemerken, dafs sie für die Schiffsgläubiger lediglich dazu dient, die Befriedigung aus dem Schiffe gegen tatsächliche oder rechtliche Gefährdung sicherzustellen. Das durch die Arrestvollziehung begründete Pfandrecht ist für diese Gläubiger um des ihnen bereits zustehenden, besseren Pfandrechts willen ohne Bedeutung[4].

---

gatorischen Anspruchs für eine Voraussetzung der Anordnung des Arrestes hält. Indessen kann dieser auch wegen dinglicher Ansprüche erwirkt werden (vgl. auch R.G.C.S. XXXII 58), und praktisch ist die Arrestierbarkeit des Schiffes wegen Schiffsgläubigerforderungen schlechthin unentbehrlich (s. Ehrenberg, Z. f. H.R. XXVII 323 f.; v. Meibom, Immobiliararrest, S. 121: Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 101).

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 261, 108, Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 94, XXV (1904) Nr. 83 (R.G.). Über das Verbot der Arrestierung segelfertiger Schiffe s. Wagner I 313 ff.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 118 ff.; Z. f. internat. Privat- u. Strafr. II 241—275; R.G.C.S. XXXII Nr. 15; auch oben S. 11 f. Anm. 2.

[2] Gaupp-Stein[4] Anm. I zu § 923.

[3] Vgl. Hans. G.Z. XXVI (1905) Nr. 84.

[4] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 263 f., 110, der hier freilich mit

Digitized by Google

d) Rangordnung der Schiffsgläubigerpfandrechte. § 22.

I. Durch die Gewährung lediglich des Pfandrechts an Schiff und Fracht wären die Schiffsgläubiger hinsichtlich der Befriedigung wegen ihrer Forderungen noch nicht ausreichend gesichert. Bei Anwendung der allgemeinen Rechtsnormen würde sie, zumal da das Schiffsgläubigerrecht den Besitz der Pfandsache nicht verschafft, durch die Geltendmachung schon bestehender und die Entstehung neuer, den Vorzug gewährender Gläubigerrechte in Frage gestellt werden können. Das wäre aber besonders insoweit, als für Schiffsgläubigerforderungen reine Sachhaftung besteht, oft gleichbedeutend mit der Nichtbefriedigung der Gläubiger überhaupt. Da nun andererseits die Entstehung der Schiffsgläubigerrechte durch die Bedürfnisse des Seehandels unmittelbar geboten ist, und ohne sie zum grofsen Teil Schiff und Fracht als Mittel der Befriedigung auch für andere Gläubiger verloren wären, erklärt und rechtfertigt sich auch von hier aus die Gewährung eines besonderen Vorzugsrechtes an die Schiffsgläubiger. Dieses Vorzugsrecht beruht somit zu einem Teile auf dem Gesichtspunkte der in rem versio, zum andern ist es bestimmt, den Nachteilen der reinen Sachhaftung[1] und den besonderen Schwierigkeiten zu begegnen, welche auf dem Gebiete des Seerechts die Geltendmachung auch der persönlichen Haftung mit sich bringt. Es greift deshalb bei allen Schiffsgläubigerforderungen ohne Unterschied nach der Art der für sie bestehenden Haftung Platz[2]. Es verschafft den Schiffsgläubigern, die ihr Pfandrecht verfolgen, hierbei[3] den Vorzug vor allen anderen Pfandgläubigern oder sonstigen Gläubigern, mit denen sie zusammentreffen. Ob deren Rechte auf Gesetz, richterlicher Verfügung oder Rechtsgeschäft beruhen, macht keinen Unterschied[4]. Eine Ausnahme gilt zu Gunsten öffentlicher Abgaben[5]. Das Vorzugsrecht

seiner Ansicht, dafs das Schiffsgläubigerrecht kein Pfandrecht sei (s. unten § 25 Nr. III), in Widerspruch gerät.

[1] Prot. VI 2843 f.; vgl. R.O.H.G. XXII 359.

[2] H.G.B. 776, 762; vgl. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 284 ff.

[3] Prot. VI 2901.

[4] Insbesondere gehen die Schiffsgläubigerpfandrechte dem Pfandrecht der Werft aus B.G.B. 647 und den älteren Registerpfandrechten stets vor (vgl. oben S. 131 f., 162). Über die Behandlung nach ausländischem Rechte begründeter, dem deutschen Rechte nicht bekannter Pfandrechte s. Hans. G.Z. XX (1899) S. 172 f.; anders Boyens I 79.

[5] Zw.V.G. 162, 10 Abs. 1 Nr. 3, K.O. 47, 49 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2, E.G. z. R.G., betr. Änderungen der K.O., v. 17. V. 1898 Art. III.

Digitized by Google

der Schiffsgläubiger besteht so lange, wie ihr Pfandrecht selbst[1]. Die kurze Verjährung der §§ 901 ff. H.G.B. ist bestimmt, den Nachteilen zu begegnen, die sich aus der Belastung des Schiffs mit Schiffsgläubigerrechten auch aus früheren Reisen für andere Gläubiger ergeben können[2].

II. Unter den Pfandrechten[3] der Schiffsgläubiger selbst besteht wiederum eine gesetzliche Rangordnung (§§ 771 Abs. 4, 774 Abs. 1 a. E.). Die sie betreffenden Vorschriften des H.G.B.[4] (§§ 766—770) sind zunächst nur für das Pfandrecht am Schiffe getroffen, dann aber durch § 771 Abs. 2 auch auf das Pfandrecht an der Fracht zur Anwendung gebracht[5]. Für die Betrachtung

[1] In der H.G.B.-Konferenz war vorgeschlagen (Prot. VI 2852 § 17), das Vorzugsrecht wegfallen zu lassen „rücksichtlich derjenigen Forderungen, welche bereits fällig und nicht ohne Verschulden der Schiffsgläubiger noch nicht eingeklagt waren, als das Schiff die letzte Reise aus dem Heimatshafen oder einem inländischen Hafen antrat". Dieser Vorschlag wurde zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit und Verwickelungen abgelehnt (Prot. VI 2912 f.), er hat aber nebst seiner Begründung bei der Gestaltung des § 109 B.Sch.G. unverkennbar eine Rolle gespielt (vgl. Denkschr. z. Entw. d. B.Sch.G. S. 122 mit Prot. VI 2912).

[2] Das Vorzugsrecht der Schiffsgläubiger vor allen anderen Gläubigern ist auch in einer Reihe fremder Gesetze ausgesprochen, so Holland 318, Italien 666 (dessen Auslegung bei Vidari, Il dir. maritt. ital. I Nr. 1524 unmöglich ist; s. auch Pipia II Nr. 1597), Portugal 574, Argentinien 1368, Skandinavien 267 (Norwegen 1860 § 101 Abs. 2), Japan 683. Die englische Rechtsprechung hat nicht ohne Bedenken das possessory lien aus der Reparatur hinter das maritime lien der Schiffsbesatzung wegen ihrer vor der Überführung des Schiffs auf die Werft verdienten Heuer zurücktreten lassen, und läßt es dem maritime lien wegen der während der Reparatur laufenden Heuer vorgehen (Abbott S. 296 f., 1030 f.: the Gustaf, the Immacolata Concezione). In Frankreich ist die Frage streitig, ob das Schweigen des Code für oder gegen den Vorrang der privilèges spéciaux des Art. 191 vor den privilèges généraux des Code civ. 2101 und den nicht im Art. 191 genannten privilèges spéciaux auszulegen sei; im ersteren Sinne Lyon-Caen et Renault VI nr. 1720 gegen Cresp-Laurin I 138, Desjardins I nr. 168, de Valroger I nr. 87.

[3] Das H.G.B. spricht zwar meist von dem Vorzugsrechte oder der Gleichberechtigung der Forderungen. Es versteht aber darunter die Forderungen nur, insofern sie die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, und es läßt demgemäß auch auf das Pfandrecht an der Fracht die Vorschriften der §§ 766—770 über die Rangordnung der Forderungen Anwendung finden (§ 771 Abs. 2; vgl. auch § 777 Abs. 1).

[4] Desjardins I S. 319 nennt die Rangordnung des deutschen Rechts „la plus scientifique et la plus fortement coordonnée que nous offre l'examen comparé des diverses législations maritimes". Beachtenswerte Einwendungen in Einzelheiten finden sich bei Matzen a. a. O. (oben S. 208 Anm. 6) S. 26 ff.

[5] Ehrenberg (Beschr. Haftung, S. 287 Anm. 175 und Text dazu), dem

Digitized by Google

der gesetzlichen Rangordnung ist zu unterscheiden zwischen den im § 754 aufgezählten zehn Gruppen von Forderungen und den einzelnen zu derselben Gruppe gehörenden Forderungen.

III. Die Gruppen der Forderungen des § 754 zerfallen für die Rangordnung in zwei Klassen. Der Rang der zu der einen Klasse gehörenden Gruppen bestimmt sich ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung. Es kommen zwei Gruppen von Forderungen in Betracht, die erste und die letzte der im § 754 genannten. Die Forderungen der Gruppe 1, „Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen", haben den Vorzug vor allen anderen Schiffsgläubigerforderungen (§ 766)[1]. Die Forderungen der Gruppe 10, Forderungen der Berufsgenossenschaft und der Versicherungsanstalt, stehen ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung allen übrigen Schiffsgläubigerforderungen nach (§ 770)[2]. Die von diesen beiden umschlossenen Gruppen 2—9 des § 754 bilden die andere Klasse. Für die Rangordnung aller zu ihr gehörenden Forderungen ist der in erster Linie maßgebende Gesichtspunkt, ob die konkurrierenden Forderungen eine und dieselbe Reise betreffen oder nicht[3]. Der Antritt einer neuen Reise, durch den

---

sich Lewis[2] II 230, Schröder bei Endemann S. 304 Anm. 4 u. A. angeschlossen haben, wollte für das A.D.H.G.B. eine Ausnahme von der Regel des Art. 774 Abs. 2 durch Art. 770 Abs. 1 gemacht sehen. Er berief sich dafür auf die Worte des letzteren „in Ansehung des Schiffes". Sie bewiesen aber nichts, weil auch die Art. 771—773 nur von dem Pfandrechte am Schiffe handelten, und erst Art. 774 Abs. 2 das an der Fracht regelte. Gegen Ehrenbergs Ansicht spricht außer der Entstehungsgeschichte des Gesetzes (besonders Prot. VI 2851 f. §§ 11, 13), daß, die Richtigkeit jener Ansicht vorausgesetzt, das Gesetz keine Vorschrift über den Rang der nach Art. 757 Ziff. 1, 2 an der Fracht bestehenden Schiffsgläubigerrechte enthalten hätte. Für das geltende Recht ist die hier bekämpfte Ansicht schon durch die Nennung auch des § 766 im § 771 Abs. 2 ausgeschlossen. Die Änderung des Wortlauts des Art. 774 Abs. 2 durch den § 771 ist aber nicht in dem Sinne einer Rechtsänderung erfolgt. Noch weniger als die Meinung Ehrenbergs war diejenige Mittelsteins (Schiffspfandrecht, S. 234) haltbar, der den von Ehrenberg behaupteten Rechtssatz ebenfalls für geltend hielt, in ihm aber keine Ausnahme von Art. 774 Abs. 2 erblickte.

[1] Die Kosten der Zwangsvollstreckung gehen ihnen jetzt, wie nach Art. 770 Abs. 2 A.D.H.G.B., voran, wenn auch nicht mehr auf Grund eines Schiffsgläubigerrechts (vgl. oben S. 214 Anm. 6).

[2] Begr. z. Entw. d. SeeUnf.Vers.G. v. 1887 § 86 (Verhdll. d. Reichst. 7. Legisl.-Per. 1. Sess. Anlagebd. 1 S. 62[2]); s. auch Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. (1894) S. 121 f.

[3] Diese Unterscheidung kam für die Forderungen der Gruppe 1 nach deren Art nicht in Betracht.

Digitized by Google

die dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger unterliegende Fracht begrenzt wird (s. oben S. 224), zieht auch für die Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte eine Grenzlinie. Für diejenigen unter ihnen, welche auf dem Gesichtspunkte der in rem versio beruhen, ergab sich schon aus ihm bei der Schaffung des A.D.H.G.B. der Vorrang der aus einer späteren vor den aus einer früheren Reise herrührenden Forderungen. Die Übertragung der gleichen Regel auf die übrigen Forderungen erfolgte wesentlich, um dem Reeder die Krediterlangung im Auslande zu erleichtern, da nun der Kreditgeber nicht mehr mit Belastungen von älteren Reisen her zu rechnen braucht[1]. So entstand die Regel des § 767 (Abs. 1 u. 2): „Von den im § 754 unter Nr. 2—9 aufgeführten Forderungen gehen die die letzte Reise (§ 757) betreffenden Forderungen . . . den Forderungen vor, welche die früheren Reisen betreffen. Von den Forderungen, welche nicht die letzte Reise betreffen, gehen die eine spätere Reise betreffenden denjenigen vor, welche eine frühere Reise betreffen[2]."

---

[1] Prot. VI 2847.

[2] Insoweit als nach fremden Rechten der Antritt einer neuen Reise die Vorzugsrechte der Schiffsgläubiger nicht erlöschen läßt (vgl. unten S. 269 Anm. 1), wird den Forderungen aus der späteren Reise vor denen aus einer früheren herrührenden durchgängig ein gewisses Vorrecht zugestanden. Aber nur vereinzelt (so Skandinavien 269 Abs. 2, Japan 682 Abs. 2) geschieht dies in demselben Umfange, wie seitens des deutschen Rechts, so daß die Forderungen der späteren Reise auch insoweit vorgehen, als dies nicht aus dem Gesichtspunkte der in rem versio folgt. Namentlich gilt die Regel „posterior tempore prior iure" nach englisch-amerikanischem Rechte nicht für Forderungen aus unerlaubten Handlungen, so daß hier z. B. der Schadensersatzanspruch aus der Kollision auf einer früheren Reise abweichend vom deutschen Rechte demjenigen aus einer späteren vorgeht. Vgl. im einzelnen Abbott S. 1024 ff., Hughes §§ 175 ff. (der sich aber de lege ferenda für die entgegengesetzte Regelung ausspricht). Die Sonderung nach Reisen ist, soweit die Vorzugsrechte den Antritt einer neuen Reise überdauern, auch solchen Gesetzgebungen fremd, die für rechtsgeschäftliche Forderungen den Rang im umgekehrten Verhältnisse zu ihrer Entstehung in verschiedenen Häfen regeln, so Holland 314, Chile 837 Abs. 3, Italien 669, Argentinien 1371; s. aber auch Finnland 12 Nr. 4. Nur die ein für allemal in Form der Aufzählung der verschiedenen Forderungen festgestellte Rangordnung lassen entscheiden Frankreich 191 (vgl. aber dazu Lyon-Caen et Renault VI nr. 1677, 1714, Cour de cass. Rev. XV 400), Belgien 4, Spanien 580, Portugal 578. Die nordamerikanische Praxis läßt an die Stelle der Scheidung nach Reisen in Fällen, wo diese nur kurz sind, die Scheidung nach Schiffahrtsperioden oder nach Jahren (one-year rule) treten; s. Hughes § 184.

Digitized by Google

Zu dieser Regel ist Folgendes zu bemerken. Der für sie grundlegende Begriff der „Reise“ bestimmt sich, wie auch ohne den besonderen Hinweis im § 767 Abs. 1 aus dem § 757 selbst sich ergeben würde, nach diesem[1]. Es ist nicht entscheidend, während welcher Reise eine Forderung entstanden ist, sondern welche Reise eine Forderung betrifft. Im allgemeinen fällt freilich beides zusammen; ein Beispiel einer Ausnahme bietet die Forderung, die behufs Vorbereitung einer Reise begründet worden ist[2]. Sodann gilt eine Ausnahme von der Regel selbst für die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung. Umspannt ein Vertrag dieser Art mehrere Reisen im Sinne des Schiffsgläubigerrechts (s. oben S. 225), so teilen nach § 767 Abs. 3 die eine frühere Reise betreffenden Forderungen von Personen der Schiffsbesatzung hinsichtlich des Schiffsgläubigerrechts den Rang der eine spätere Reise betreffenden. Diese Vergünstigung ist im Hinblick auf die Sicherheit anderer Schiffsgläubiger keineswegs unbedenklich[3]. Sie kann dazu führen, dafs das Schiff beim Antritt einer neuen Reise mit Schiffsgläubigerrechten aus einer früheren belastet ist, welche infolge ihres Vorrangs die Befriedigung der später hinzutretenden Schiffsgläubiger in Frage stellen[4]. Ihrem Grundgedanken nach ist dennoch die hiermit den Personen der Schiffsbesatzung eingeräumte Ausnahmestellung durchaus gerechtfertigt. Sie ist ihnen gewährt worden, weil sie regelmäfsig die ganze Heuer erst nach Beendigung des Dienstverhältnisses beanspruchen und daher auch ihr Schiffsgläubigerrecht vorher nicht geltend machen könnten, ohne doch andererseits gleich den Bodmerei-

[1] Die Regel gilt für das Pfandrecht des Bodmereigläubigers auch dann, wenn die Bodmereireise mehrere Reisen im Sinne des § 757 umfafst: § 767 Abs. 4 (Prot. VIII 4167 f.). Der Bodmereigläubiger kann hier nach Beendigung der ersten Frachtreise sein Pfandrecht noch nicht geltend machen, weil seine Forderung noch nicht fällig ist. Er läuft daher die bedeutende Gefahr der Entwertung seines Pfandrechts durch die die späteren Frachtreisen betreffenden Schiffsgläubigerforderungen. Dieses Risiko wird er bei Abschlufs der Bodmerei zu berücksichtigen haben.

[2] Prot. VI 2875. Zu den die letzte Reise betreffenden Forderungen werden andererseits nach § 767 Abs. 1 auch die nach Beendigung der letzten Reise entstandenen gerechnet, auf die sonst die Regel nicht angewendet werden könnte.

[3] Vgl. Prot. VI 2936 f. und die in der folgenden Note angeführten Entscheidungen. Skandinavien § 269 Abs. 2 gewährt das einheitliche Vorzugsrecht nur für einen der Heuer der letzten zwölf Monate entsprechenden Betrag.

[4] Vgl. den Fall der Konkurrenz von Bodmerei- und Heuerforderungen in R.G.C.S. XX Nr. 41; s. auch Seebohm Nr. 125 (Aus- und Heimreise).

Digitized by Google

gläubigern sich beim Abschlufs ihrer Verträge entsprechend schützen zu können. Auch insofern, als den Schiffsleuten ein gesetzliches Recht zusteht, die Auszahlung verdienter Heuer vor Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses zu verlangen[1], empfiehlt es sich nicht, sie zur Ausübung dieses Rechts durch entsprechende Minderung des Ranges ihres Pfandrechts zu drängen[2]. Dagegen wäre allerdings im Interesse der übrigen Schiffsgläubiger eine Einschränkung der Vorschrift des § 767 Abs. 3 insoweit in Erwägung zu ziehen, als die Auszahlung der Heuer vertragsmäfsig vor Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses zu erfolgen hat. Das wird namentlich mit Bezug auf den Schiffer häufig der Fall sein; es kann aber auch für andere Personen der Schiffsbesatzung vereinbart werden[3]. Nur wäre für diese dabei auch die Vorschrift der Seem.O. 129 im Auge zu behalten, durch welche die gerichtliche Geltendmachung ihrer Ansprüche im Auslande ihnen in der Regel unmöglich gemacht ist.

Für den Fall, dafs Forderungen der Gruppe 2—9 des § 754 dieselbe Reise betreffen oder als dieselbe Reise betreffend anzusehen sind, enthält § 768 für sie eine weitere Rangordnung. Sie schliefst sich im ganzen an die Gruppenfolge des § 754 an, schränkt jedoch durch Vereinigung der Gruppen 4—6 einerseits, 8 und 9 andererseits die Zahl der im Range einander folgenden Klassen auf fünf ein[4]. Der Vorrang der drei ersten (§ 754 Nr. 2—6) vor den beiden letzten (§ 754 Nr. 7—9) beruht auf dem bei jenen zu Grunde liegenden Gesichtspunkt der in rem versio. Unter den aus Verwendungen für das Schiff entstandenen Forderungen gehen den privatrechtlichen (§ 754 Nr. 3 und 4) wiederum die öffentlichrechtlichen (§ 754 Nr. 2) voran[5]. Unter den privatrechtlichen haben vor den übrigen (§ 754 Nr. 4—6) die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 3) den

---

[1] Vgl. Seem.O. 45 Abs. 2 u. 3, früher Seem.O. v. 27. XII. 1872 § 36 Abs. 2 und vorher A.D.H.G.B. 536 Abs. 2.

[2] S. auch die Vorschrift des H.G.B. 903 Nr. 1 a. E. über den Beginn der Verjährung.

[3] Seem.O. 45 Abs. 1, 2 Abs. 3, 3 Abs. 2 Satz 2.

[4] Nach den fremden Gesetzen sind die Aufzählungen der privilegierten Forderungen durchweg zugleich Rangfolgeordnungen; vgl. Frankreich 191, Holland 313, Chile 835, Finnland 12, Italien 675, Belgien 4, Spanien 580, Portugal 578, Argentinien 1377, Skandinavien 268, 269 (s. aber dessen Abs. 1 Satz 2), Japan 680 u. a.

[5] Das ist auch nach den fremden Rechten die Regel.

Digitized by Google

Vorrang[1]. In ähnlicher Weise sind unter den nicht auf eine Verwendung für das Schiff sich gründenden Forderungen, denen das Schiffsgläubigerrecht wegen der Beschränkung der Haftung gewährt worden ist (§ 757 Nr. 7—9), diejenigen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 757 Nr. 7) vor allen anderen privilegiert. Ein Grund hierfür ist nicht erkennbar[2].

IV. Es verbleibt noch die Frage nach der Rangordnung verschiedener derselben Gruppe angehörender Forderungen im Verhältnis zu einander. Diese Frage wird für die fünf Gruppen der Forderungen des § 768 (§ 754 Nr. 2—9) im § 769 beantwortet. Von einer Ausnahme (für Nr. 3) abgesehen sind die im § 768 unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen gleichberechtigt. Es macht keinen Unterschied, ob sie von derselben Art sind (z. B. mehrere Heuerforderungen) oder von verschiedener (z. B. eine Vertragsforderung aus § 754 Nr. 8 und eine Deliktsforderung aus § 754 Nr. 9). Anscheinend hat das Streben nach Vereinfachung zu dieser Regelung geführt. Zu ihren Gunsten ist geltend gemacht worden, es sei kein Grund vorhanden, unter den dieselbe Reise betreffenden Forderungen die späteren vor den früher entstandenen zu bevorzugen, und umgekehrt[3]. Das ist aber nicht richtig. Denn es läfst sich nicht erkennen, warum allein durch die Beziehung mehrerer Forderungen auf dieselbe Reise die Momente aufser Wirksamkeit gesetzt werden sollten, die gemäfs der allgemeinen Regel an die frühere Entstehung oder gemäfs dem besonderen Gesichtspunkte der in rem versio an die spätere Entstehung den Vorrang des Pfandrechts knüpfen. Für die Gruppe 3 des § 768 ist denn auch dieser letztere Gesichtspunkt hinsichtlich der Rangordnung der Pfandrechte mafs-

---

[1] Über den Grund dieser Bevorzugung s. Prot. VI 2879 f.; vgl. auch Matzen a. a. O. (oben S. 208 Anm. 6) S. 29. Nach den meisten Rechten geht der Rettungsaufwand den Heuerforderungen vor. S. auch für Frankreich, welches keine Vorschrift über den Rang der Bergungskosten hat, Lyon-Caen et Renault VI nr. 1721; vgl. Morel-Spiers, Rev. XV 540. Das englisch-amerikanische Recht unterscheidet darnach, ob die Heuer zur Zeit der Rettung schon verdient war oder nicht; vgl. Abbott S. 1026 (zu Note e); Hughes §§ 178, 179.

[2] In der H.G.B.-Konferenz wurde ein solcher nicht angeführt: Prot. VI 2851, 2880. Gegen die Vorschrift s. auch Matzen a. a. O. S. 31.

[3] Prot. VI 2881 — zunächst mit Bezug auf die 5. Klasse des § 768; Ehrenberg S. 291, 295 hat die Begründung für die 1. und die 4. Klasse adoptiert. S. übrigens für den Fall von § 754 Ziff. 6 bereits Barcelona, V. v. 1435 c. III (Pard. V 489).

Digitized by Google

gebend geblieben[1]. Hier geht die später entstandene Forderung der früher entstandenen vor, und sind nur gleichzeitig entstandene[2] Forderungen gleichberechtigt. Eine Ausnahme von dieser Regel macht — vornehmlich zwecks Verhinderung von Kollusionen zwischen dem Schiffer und einzelnen Gläubigern — Abs. 4 des § 769[3]: Die später entstandene Forderung teilt den Rang der früher entstandenen, wenn sie auf einem Vertrage beruht, den der Schiffer zur Berichtigung, Prolongierung, Anerkennung oder Erneuerung[4] der früher entstandenen geschlossen hat.

Das H.G.B. enthält keine Vorschrift über das gegenseitige Rangverhältnis mehrerer Forderungen aus einer der beiden Gruppen, welche allen anderen gegenüber unbedingt bevorzugt (§ 766) oder unbedingt zurückgesetzt (§ 770) sind. Für die letztere Gruppe macht das Zurückgreifen auf die Vorschriften des bürgerlichen Rechts keine Schwierigkeit, nach denen das ältere Pfandrecht dem jüngeren vorgeht[5]. Anders liegt die Sache für die im § 754 unter Nr. 1 aufgeführten Forderungen. Sie scheinen lediglich infolge eines Redaktionsversehens im § 769 (Art. 773) keine Berücksichtigung gefunden zu haben[6]. Es steht nichts im Wege, die Vorschrift seines ersten Absatzes entsprechend auf die Bewachungs- und Verwahrungskosten seit der Einbringung in den letzten Hafen anzuwenden. Ihre Behandlung als eines einheitlichen Postens dürfte den Vorzug

---

[1] Vorgeschlagen war dies (Prot. VI 2851 f.) ursprünglich in viel weiterem Umfange.

[2] Als gleichzeitig entstanden gelten nach § 769 Abs. 3 auch die Forderungen aus verschiedenen, vom Schiffer nach einander, aber aus Anlafs desselben Notfalles abgeschlossenen Geschäften. Vgl. Holland 314, Skandinavien 269 Abs. 1 Satz 2, auch Hamb. Samml. II 1, 515 ff.

[3] Prot. VIII 4193 ff.; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 294 f.

[4] Das Wort bezeichnete im Art. 773 Abs. 4 A.D.H.G.B. die Novation. Im Sinne des B.G.B. wird unter ihm die vertragsmäfsige Umwandlung der früheren Forderung zu verstehen sein, welche mit deren Aufhebung verbunden ist. Vgl. dazu B.G.B. 364 Abs. 2; Enneccerus-Lehmann, Das Bürgerliche Recht[2] I § 218; Crome, System d. Deutschen Bürgerlichen Rechts II § 188.

[5] E.G. z. H.G.B. Art. 2 Abs. 1, B.G.B. 1257, 1209. Vgl. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 433 (s. bereits 1. Aufl. S. 256); Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 264; Loewe-Makower S. 196 Anm. 10 zu § 754; Förtsch[2] S. 321 (gegen 1. Aufl. S. 270, 275).

[6] Vgl. Antrag in Prot. VI 2849 ff. §§ 1 Nr. 2, 10, 11 Nr. 1, 12 Abs. 1, Prot. VI 2882, Entw. I. Lsg. 651 Nr. 2, 665 Nr. 1, 666 Abs. 1, Prot. VIII 4151, 4174 f., 4477 f., 4484 f., 4487, Entw. 2. Lsg. 326 Nr. 2, 341, 342 Abs. 1, A.D.H.G.B. 757 Nr. 2, 772, 773 Abs. 1.

Digitized by Google

vor der Zerlegung in Einzelforderungen verdienen, die in der Anwendung der bürgerlichrechtlichen Rangordnung zum Ausdruck käme[1].

e) Endigung des Pfandrechts der Schiffsgläubiger. § 23.

I. Die Endigung des Pfandrechts der Schiffsgläubiger ist nur in wenigen, allerdings wichtigen Beziehungen besonderen seerechtlichen Regeln unterstellt. Im übrigen gelten für sie die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts über das Erlöschen des Pfandrechts an beweglichen Sachen[2]. Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers an Schiff und Fracht erlischt daher namentlich mit dem Untergange[3]

---

[1] Eine Rangordnung der bevorrechtigten Forderungen fehlt keinem Seerechte. In ihrer Gestaltung aber gehen die Gesetze erheblich auseinander (vgl. dazu L. Franck, Rev. XVI 727; die Verhandlungen der Amsterdamer Konferenz des Comité maritime international über die Frage der dinglichen Rechte an Schiffen sind mir noch nicht zugänglich gewesen). Ihre Verschiedenheiten sind zum Teil schon durch diejenigen bedingt, die in Ansehung der bevorrechtigten Forderungen selbst bestehen. Es greifen ferner hier die Vorschriften über die Dauer der Vorrechte ein, so namentlich hinsichtlich der Frage, ob das Vorrecht den Antritt einer neuen Reise überdauert und demnach das Zusammentreffen von Forderungen aus verschiedenen Reisen der Regelung bedarf (vgl. oben S. 257 Anm. 2). Für die Rangordnung auch der dieselbe Reise betreffenden Forderungen kommt in Betracht, in welchem Umfange die Regel des allgemeinen bürgerlichen Rechts „prior tempore potior iure" durch den auf dem Gebiete der seerechtlichen Privilegien jedenfalls nicht nur als Ausnahme erscheinenden Satz „posterior tempore prior iure" ersetzt wird (s. ebenfalls a. a. O.). Endlich wird auch, soweit grundsätzliche Übereinstimmung vorhanden ist, den bevorrechtigten Forderungen im einzelnen seitens der Seegesetze vielfach eine verschiedene Rangstellung zugewiesen. So finden sich Abweichungen von den Regeln des deutschen Rechts namentlich mit Bezug auf die Bergungskosten, die zum Teil auch den öffentlichen Abgaben vorgehen (s. besonders Holland 313 Nr. 1, Argentinien 1377 Nr. 2, Portugal 578 Nr. 2 und mit einer wenig zweckmäßigen Einschränkung Finnland 12 Nr. 1), die Heuerforderungen (Anführungen oben S. 259 Anm. 4, besonders Japan 680), die Notgeschäfte des Schiffers (vgl. Spanien 580 Nr. 7 u. 9, Chile 835 Nr. 6 u. 8, Skandinavien 268 Nr. 3), das Rangverhältnis von Delikts- und Vertragsforderungen (s. einerseits Finnland 12 Nr. 5 u. 6, andererseits Belgien 4 Nr. 13 u. 14). Es bedarf keiner Ausführung, daß die Rechtsverschiedenheit eben auf diesem Gebiete eine besondere Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt.

[2] E.G. z. H.G.B. Art. 2, besonders B.G.B. 1257, 1252, 1255 f. Die Vorschriften der §§ 1253 u. 1254, insbesondere auch die des § 1253 Abs. 2, kommen für das Schiffsgläubigerrecht nicht in Betracht.

[3] Die Verjährung der Forderung (H.G.B. 901) hindert zwar den Schiffsgläubiger, seine Befriedigung aus dem Pfande zu suchen (vgl. oben S. 245 f.). Sie führt aber nicht den Untergang der Forderung herbei (B.G.B. 222, 390,

Digitized by Google

der Forderung, zu deren Sicherung es dient[1], und der Gegenstände, an denen es besteht[2]. Aus dem Gebiete des Völkerrechts tritt als Endigungsgrund für das Pfandrecht am Schiffe die Nehmung hinzu, die, wenn ordnungsmäfsig bewirkt und justifiziert, alle dinglichen Rechte am Schiffe erlöschen läfst[3].

Abweichend von den Vorschriften des bürgerlichen Rechts (B.G.B. 936) erlischt das Pfandrecht der Schiffsgläubiger durch die freiwillige Veräufserung des Schiffes auch zu Gunsten des in Ansehung des Pfandrechts gutgläubigen Erwerbers nicht (H.G.B. 755 Abs. 2 s. oben S. 69, 238). Ohne diesen Rechtssatz würden die Schiffsgläubigerrechte, die ja nicht durch Besitz des Gläubigers, durch Eintragung oder sonst kundbar sind, der Vernichtung auf dem einfachen Wege der Veräufserung preisgegeben sein. Ihre Sicherstellung dieser gegenüber, d. h. ihre Verfolgbarkeit gegen den Erwerber des Schiffes besteht daher nach allen Seerechten[4].

---

früher auch A.D.H.G.B. 911) und somit auch nicht das Erlöschen des Pfandrechts (s. dagegen Skandinavien 283 f., aber auch Schweden und Dänemark 283 Abs. 2). Der nach Ablauf der Verjährungsfrist klagende Schiffsgläubiger ist daher nicht von Amts wegen abzuweisen. Die gegenteilige Auffassung scheint allerdings in der H.G.B.-Konferenz obgewaltet zu haben. Die kurzen Verjährungsfristen wurden hier damit begründet, dafs die dinglichen Rechte nicht lange bestehen bleiben dürften (Prot. VI 2948 f., 2954, 2956, 2963, 2971). Indessen geschah dies zu einer Zeit, wo man in der Tat die Forderung durch die Verjährung ganz untergehen lassen wollte (vgl. besonders Prot. VI 2972 f., Entw. I. Lsg. 672 Abs. 2), ein Standpunkt, der später (Prot. VIII 4203—4210) durch Streichung des Entw. I. Lsg. 672 Abs. 2 und Aufnahme des Art. 911 erklärtermafsen aufgegeben wurde. Vgl. im übrigen unten § 30 Nr. II f.

[1] Die Behauptung Krückmanns (Arch. f. Bürgerl. Recht VIII 133), dafs umgekehrt mit dem Untergang des haftenden Sonderguts auch die Forderung erlösche, ermangelt jeder Begründung aus dem geltenden Recht.

[2] Die Endigung des Pfandrechts durch Untergang seines Objekts wird in den Vorschriften über das Eintreten der Surrogate in die Haftung vorausgesetzt: §§ 771 Abs. 1 u. 4, 775 Abs. 1 u. 2. Auch das Erlöschen des Pfandrechts durch Einziehung der haftenden Geldsummen seitens des Reeders (§§ 771 Abs. 4, 773, 775 Abs. 3) hat seinen Grund in dem Untergange der Pfänder als selbständiger Gegenstände.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 272 f.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 164.

[4] Vgl. z. B. Abbott S. 1012; Maclachlan S. 70; ferner Frankreich 190 (Ord. de la mar. II 10, 2 u. 3), Spanien (1829) 599, 601, Holland 312, Chile 825 Abs. 2, Belgien 3, Skandinavien 271 Satz 3. Zahlreiche Gesetze sprechen den Rechtssatz, dafs das Privileg der bevorrechtigten Gläubiger auch gegenüber dem Erwerber des Schiffes aus freiwilliger Veräufserung Platz greift, indirekt aus, indem sie es im Falle einer solchen nur beim Hinzutreten weiterer Voraussetzungen erlöschen lassen, so z. B. Italien 678 Abs. 1 Nr. 2 (s. dagegen

Digitized by Google

Dagegen erlöschen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger unter Umständen durch die nicht freiwillige Veräufserung des Schiffs. Da sie nicht von dem Belieben des Eigentümers abhängt, besteht hier nicht die Gefahr, dafs die Schiffsgläubigerrechte durch ihn eigenmächtig vereitelt werden könnten. Auf der anderen Seite würde die Aussicht auf günstige Veräufserung des Schiffes gering sein, wenn der Erwerber nicht sicher wäre, es frei von der Belastung mit Schiffsgläubigerrechten zu erlangen[1]. Die Schiffsgläubiger selbst aber sind in den Fällen der notwendigen Veräufserung daran interessiert, dafs diese zu möglichst günstigen Bedingungen erfolgt. Der Nachteil, den ihnen das Erlöschen ihres Pfandrechts am Schiffe bringt, wird durch den Vorteil aufgewogen, den sie durch das Eintreten des so erzielten, höheren Kaufpreises in die Pfandhaftung (vgl. oben S. 227) erlangen.

II. Der Hauptfall der notwendigen Veräufserung des Schiffes ist der der Veräufserung im Wege der Zwangsvollstreckung. Dafs hier der Ersteher das Schiff frei von Schiffsgläubigerrechten erwirbt, ist ein allgemein geltender Satz der Seerechte[2]. Nach Art. 767 A.D.H.G.B. erlosch das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe „durch den im Inlande[3] im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffes“[4]. Die Regelung des Verkaufsverfahrens überliefs das A.D.H.G.B. der Landesgesetzgebung. Es gewährleistete aber den Schiffsgläubigern ein Mindestmafs von Schutz dadurch, dafs es die öffentliche Aufforderung an sie, ihre

---

1865 Art. 284 Abs. 2), Portugal 579 Nr. 3 (s. dagegen 1833 Art. 1298), Argentinien 1378 Abs. 1 Nr. 2.

[1] Vgl. Prot. VIII 4174.

[2] Frankreich 193, Spanien (1829) 600, (1885) 582 Abs. 1, Portugal (1833) 1308, (1888) 579 Nr. 2, Holland W. v. burgerlijke Regtsvordering 575 (W. v. K. 312 wird von der herrschenden Meinung nur auf den freiwilligen Verkauf bezogen), Chile 840 Nr. 1, Italien 678, Argentinien 1378, Skandinavien 271 Satz 1, für England s. Abbott S. 1039 Text zu Note (d).

[3] Durch diese Worte sollte nur die Beschränkung der deutschen Vorschrift auf inländische Verkäufe zum Ausdruck gebracht, nicht aber ausländischen hinsichtlich der nach dem sie beherrschenden Rechte zukommenden gleichen Wirkung die Anwendung in Deutschland versagt werden. S. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 268 f.; Lewis, Seerecht[2] II 216; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 156; dazu aber auch Boyens I 77 f.

[4] Dafs der Verkauf einer Schiffspart, auch wenn er im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgt, die Schiffsgläubigerrechte unberührt läfst, versteht sich nach den Vorschriften des § 858 C.P.O. von selbst. Deshalb konnte Art. 769 A.D.H.G.B. (dazu Prot. VI 2867 f.; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 161 Anm. 54) im neuen H.G.B. wegbleiben (s. Denkschr. S. 287).

Digitized by Google

Rechte wahrzunehmen, zur Vorbedingung des Erlöschens derselben machte[1]. Die C.P.O. v. 30. I. 1877 griff in die Materie durch die reichsrechtliche Regelung der Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen ein. Da aber nach § 757 nicht nur die Regelung der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, sondern auch die Entscheidung darüber, welche Sachen zu ihm gehörten, der Landesgesetzgebung verblieb, konnte diese auch fernerhin in ausgedehntem Mafse[2] durch die Immobilisierung von Schiffen in Ansehung der Zwangsvollstreckung die Regelung der letzteren in der Hand behalten[3]. Wenn auch mit Unterschieden im einzelnen[4] ist das Verfahren durch die Landesgesetze in seinen Grundzügen übereinstimmend gestaltet worden. Bei der reichsrechtlichen Regelung auch der Zwangsvollstreckung in immobilisierte Schiffe konnten daher das R.G., betr. Änderung der C.P.O., v. 17. V. 1898 und das Zw.V.G. v. 24. III. 1897 an ein zum grofsen Teile bereits faktisch gemeines Recht anknüpfen.

Die Schiffsgläubigerrechte an den der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegenden Schiffen erlöschen nunmehr auf Grund des Zw.V.G. durch den Zuschlag in der Zwangsversteigerung[5]. Mit Rücksicht hierauf hat man geglaubt, die Vorschrift des Art. 767 Ziff. 1 des A.D.H.G.B. im geltenden H.G.B. fortlassen und sich auf die Erwähnung des vom Zw.V.G. geregelten Falles im § 764[6] beschränken zu können. Dabei ist jedoch über-

---

[1] Art. 767 Ziff. 1 Abs. 2; vgl. Prot. VI 2862, 2893, VIII 4174. Schröder bei Endemann S. 307 Anm. 24, wie auch Gareis u. Fuchsberger S. 1153 f. Anm. 34, schreiben ohne Grund Ehrenberg die unrichtige (s. auch Mittelstein a. a. O.) Ansicht zu, die Beobachtung des Aufgebotsverfahrens sei nach deutschem Rechte eine Bedingung für die Anerkennung der Wirksamkeit auch eines im Auslande erfolgten Verkaufes.

[2] Vgl. darüber Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 17 ff.

[3] Dafs dies auch hinsichtlich der vom Art. 767 Ziff. 1 vorgeschriebenen öffentlichen Aufforderung galt, bemerkt gegen Ehrenberg S. 268 (s. auch Schröder a. a. O.) mit Recht Mittelstein a. a. O. S. 155 Anm. 6.

[4] S. die Darstellung bei Mittelstein a. a. O. S. 210 ff.

[5] Und zwar auch dann, wenn diese nicht im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgt. Vgl. oben S. 102 f., über das frühere Partikularrecht Mittelstein, Schiffspfandrecht § 29. Die Vorschriften der hanseatischen Rechte, nach denen der freiwillige Verkauf von Schiffen in den Formen und mit den Wirkungen des Zwangsverkaufs stattfinden konnte (Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 160 f., 247 f.), sind mit der reichsgesetzlichen Regelung der Zwangsvollstreckung in registrierte Schiffe ersatzlos fortgefallen (s. dazu Mittelstein, Arch. f. Bürgerl. Recht IV 136, Z. f. H.R. XLVI 95 f.).

[6] „Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe erlischt aufser dem

Digitized by Google

sehen worden, dafs Art. 767 Ziff. 1 nicht nur von der Zwangsversteigerung, sondern von jedem im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkaufe des Schiffes spricht[1]. Es entsteht daher die Frage, ob nach geltendem Rechte durch den zwar im Wege der Zwangsvollstreckung, aber nicht im Wege der Zwangsversteigerung erfolgenden Verkauf eines nicht der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegenden Schiffes die Schiffsgläubigerrechte erlöschen. Diese Frage kann nicht durch den Hinweis auf B.G.B. 1257, 1242 Abs. 2 Satz 1 beantwortet werden[2], weil diesen Vorschriften nach E.G. z. H.G.B. Art. 2 die des § 755 Abs. 2 vorgeht, nach der das Pfandrecht der Schiffsgläubiger gegen jeden dritten Erwerber des Schiffes verfolgbar ist. Aber auch die Ansicht führt zu einem unbefriedigenden Ergebnis, dafs in Ermangelung einer den § 755 Abs. 2 aufser Kraft setzenden Vorschrift die Schiffsgläubigerrechte im Falle der Veräufserung des Schiffes auf Grund von C.P.O. 814 bestehen bleiben, und der Erwerber auf den von H.G.B. 765 (s. unten S. 271 f.) gewiesenen Weg beschränkt sei[3]. Den Schiffsgläubigern wäre hiermit eine Vergünstigung zugesprochen, die sie bei immobilisierten Schiffen nicht genieſsen, und für die kein genügender Grund vorhanden ist. Der Erwerber aber würde, um die Ausschliefsung der unbekannten Schiffsgläubiger herbeizuführen, das Aufgebotsverfahren auf sich nehmen müssen, während er die ihm bekannten Schiffsschulden auf dem Schiffe weiter ruhen lassen müfste. Die notwendige Folge wäre, dafs die Verwertung des Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung, insbesondere auch, soweit sie von einem Schiffsgläubiger zwecks Befriedigung aus dem Schiffe betrieben würde, schwieriger und minder ergiebig werden würde. Nun steht freilich die Einbeziehung des in Rede stehenden Falles unter den § 765 mit dessen Wortlaut in Einklang. Aber gegen sie spricht aufser

---

Falle der im Inland erfolgten Zwangsversteigerung des Schiffes auch" usw. Vgl. B.Sch.G. 110 mit § 110 Abs. 1 des B.Sch.G. v. 15. VI. 1895. Dazu Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 286 u. 298.

[1] In der Denkschrift S. 286 heifst es: „Die Bestimmungen des bisherigen Art. 767 über das Erlöschen der Pfandrechte der Schiffsgläubiger werden insoweit, als sie sich auf den Fall des Verkaufs des Schiffs im Wege der Zwangsvollstreckung beziehen, durch die Vorschriften des Gesetzentwurfs über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung entbehrlich." Die Irrigkeit dieser Annahme liegt auf der Hand.

[2] So Förtsch[2] Anm. 1 zu B.Sch.G. 110; dagegen Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 436, dessen Begründung freilich nicht zutreffend erscheint.

[3] So Mittelstein a. a. O. (oben Anm. 2) für B.Sch.G. 110.

Digitized by Google

den ihrem Ergebnisse zu entnehmenden Bedenken auch der Umstand, dafs nach Ausweis der Vorarbeiten zum Gesetze nur die reichsrechtliche Regelung des § 765 an die Stelle des Vorbehalts für die Landesgesetzgebung im Art. 768 treten, nicht aber zugleich eine Erstreckung ihrer Geltung über den Fall der freiwilligen Veräufserung hinaus stattfinden sollte[1]. Nach alledem kann nicht angenommen werden, dafs eine tief greifende, das Schiffsgläubigerrecht je nach der Art des mit ihm belasteten Schiffes verschieden stellende Rechtsänderung durch § 765 erfolgt wäre. Es würden daher, wie das Gesetz nun einmal lautet, die unbekannten Schiffsgläubigerrechte, ebenso wie die dem Erwerber bekannten, nach § 755 Abs. 2 in Ermangelung einer dem § 764 entsprechenden Ausnahme dem Erwerber gegenüber verfolgbar bleiben. Dafs dieses nicht beabsichtigte Ergebnis unbefriedigend ist, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Es wird sich aber auch mit Hülfe der Analogie zu der im § 764 doch wenigstens noch erwähnten Zwangsversteigerung nicht beseitigen lassen. Auf diesem Wege wäre die Vorschrift des früheren Art. 767 Ziff. 1 Abs. 2 nicht zu gewinnen, nach der die Schiffsgläubiger zur Wahrnehmung ihrer Rechte öffentlich aufgefordert werden müssen. Diese Vorschrift ist aber nicht entbehrlich, weil sie den Schiffsgläubigern eine wenn auch nicht sehr hoch zu veranschlagende Gewähr gibt und deshalb namentlich für die Anerkennung voller Wirksamkeit des im Inlande erfolgten Verkaufs seitens des Auslandes von Belang ist. Es wird deshalb nichts anderes übrig bleiben, als das gemachte Versehen im Wege der Gesetzgebung zu berichtigen.

Wie im Falle der Zwangsversteigerung erlischt nach H.G.B. 764 das Pfandrecht der Schiffsgläubiger am Schiffe auch durch den vom Schiffer im Falle zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkten Verkauf des Schiffes (§ 530)[2].

---

[1] Das geht aus der Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 287 (u. 298 für das B.Sch.G.) hervor und ist auch in der Begründung zu dem jetzigen § 1002 C.P.O. (§ 850 f. des Entw.) vorausgesetzt.

[2] Wagner I 255 betont mit Recht, dafs es für die Frage des Erlöscheus der Schiffsgläubigerrechte nur darauf ankommt, ob der Schiffer innerhalb der ihm durch § 530 (= Art. 499) gewährten, gesetzlichen Befugnisse, nicht darauf, ob er dem Reeder gegenüber pflichtmäfsig handelt. Auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 259 Text u. Anm. 69, bemerkt, es sei lediglich interne Angelegenheit zwischen Reeder und Schiffer, ob dieser beim Verkaufe des Schiffes pflichtgemäfs verfuhr oder nicht. Andererseits meint aber Ehrenberg S. 258, das Recht des Gläubigers auf Befriedigung bleibe nur erhalten, wenn der Schiffer pflichtwidrig während der Reise das Schiff veräufsere, und er läfst (S. 299) die

Digitized by Google

Die Vorschrift rechtfertigt sich durch dieselben Erwägungen, auf denen das Erlöschen der Schiffsgläubigerrechte durch die Zwangsversteigerung beruht[1]. Sie gilt aber aufserhalb des deutschen Rechts nur vereinzelt[2]. An die Stelle des Schiffes tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld nach Mafsgabe des oben S. 227 Bemerkten.

Nach H.G.B. 764 (Abs. 2) finden die Vorschriften seines Abs. 1 auch auf sonstige Pfandrechte am Schiffe Anwendung (s. oben S. 135). Auch sie erlöschen also aufser im Falle der Zwangsversteigerung auch durch den Notverkauf des Schiffes und zwar so, dafs an die Stelle des Schiffes für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld tritt, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist. Die Erstreckung der beiden im § 764 erwähnten Endigungsgründe für das Schiffsgläubigerrecht auf die sonstigen, landesgesetzlichen Pfandrechte war im Interesse der Käufer von deutschen Schiffen schon seitens des A.D.H.G.B. 780 Abs. 1 erfolgt[3]. Dagegen war auch für die beiden Fälle des Art. 767 (jetzt § 764 Abs. 1) dem Landesrecht die Beantwortung der Frage überlassen geblieben, ob für die Gläubiger solcher Pfandrechte das Kaufgeld als Surrogat in die Pfandhaftung eintrete[4]. An die Stelle der hiernach früher verschiedenen Vorschriften ist durch § 764 Abs. 2 die einheitliche Regelung der Frage im Sinne des Surrogationsprinzips gesetzt worden.

Kaufgeldforderung oder die Ersatzforderung des Reeders gegen den Schiffer für die Schiffsgläubiger als Surrogat eintreten, je nachdem der Schiffer beim Verkaufe auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht pflichtgemäfs oder pflichtwidrig gehandelt hat. Wenn daher Ehrenberg, wie Schröder, Z. f. H.R. XXXII 248 Anm. 1 glaubt, von Wagner wirklich mifsverstanden worden ist, erscheint dies begreiflich.

[1] Prot. VI 2863, IV 1725 ff.

[2] Skandinavien 271 Satz 2 (s. auch schon Schweden 1864 § 277). Der Ansicht von Ehrenberg (Beschr. Haftung, S. 269), der Rechtssatz des § 764 sei überall als geltend anzuerkennen, wo dem Schiffer der Notverkauf gestattet ist, vermag ich mich nicht anzuschliefsen. Der entsprechenden Anwendung der Vorschriften über die Veräufserung im Wege der Zwangsvollstreckung steht für die fremden Rechte namentlich entgegen, dafs nach ihnen meistens der Erwerber des Schiffes auf andere Art, als nach deutschem Rechte, das Erlöschen der Belastungen herbeiführen kann.

[3] Dazu Prot. VI 2903 ff., 2925 ff.

[4] A.D.H.G.B. 780 Abs. 3; dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 256; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 168 ff. Es ist daher nur zum Teil richtig, wenn die Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 286 meint, Art. 780 Abs. 1 enthalte eine dem jetzigen § 794 Abs. 2 entsprechende Bestimmung.

Digitized by Google

III. Die Verfolgbarkeit des Schiffsgläubigerrechts gegen Dritte bedeutet eine tiefgreifende Durchbrechung der Regeln über das Erfordernis der Kundbarkeit von Pfandrechten. Ihre Notwendigkeit ergab und ergibt sich auch für das deutsche Recht aus der besonderen Bedeutung des gesetzlichen Pfandrechts für die Schiffsgläubiger, deren Befriedigung aus dem sonstigen Vermögen ihres Schuldners nach dem Erlöschen der Pfandhaftung etwa durch freiwillige Veräußerung des Schiffes entweder rechtlich unmöglich oder doch mindestens sehr erschwert sein würde. In ihrem Interesse muß der Rechtsverkehr mit Seeschiffen sich die Erschwerung gefallen lassen, die sich aus ihrer Belastung mit Schiffsgläubigerrechten ergibt. Diese Belastung minder fühlbar zu machen, dient einmal schon die kurze Bemessung der Verjährung für die Forderungen der Schiffsgläubiger[1]. Für den Fall aber, daß das Schiff im Wege freiwilliger Veräußerung den Eigentümer gewechselt hat, gehen die meisten Rechte[2] zu Gunsten des Erwerbers einen Schritt weiter. Sie lassen die Schiffsgläubigerrechte erlöschen, insoweit diese unter bestimmten Voraussetzungen innerhalb einer gewissen Zeit seit der Veräußerung des Schiffes nicht geltend gemacht worden sind. Für die im einzelnen verschiedene Ausgestaltung der betreffenden Vorschriften ist vornehmlich der Gedanke der Verschweigung maßgebend. Ihm kann im vorliegenden Falle ein bedeutender Spielraum unbedenklich eingeräumt werden, weil nach Lage der Sache die schnelle Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts durch das eigene Interesse dem Gläubiger dringend geboten ist. Namentlich werden durch den Antritt einer neuen Reise seitens

[1] Durch Zeitablauf („wenn ein Jahr seit seiner Entstehung verflossen ist") erlischt das Vorzugsrecht des Schiffsgläubigers nach Japan 685 Abs. 1; vgl. auch Skandinavien 284 Satz 2. — Die englische Rechtsprechung (s. Abbott S. 1040 ff.) nimmt Untergang des lien durch Nachlässigkeit oder Verzögerung hinsichtlich seiner Geltendmachung an; bestimmte Fristen für diese bestehen nicht. Der Antritt einer neuen Reise seitens des belasteten Schiffes, der nach deutschem Rechte den Bestand des Schiffsgläubigerrechts nicht beeinflußt, hat nach vielen fremden Gesetzen das Erlöschen der Vorrechte für alle oder gewisse Forderungen zur Folge. Es ergibt sich dies aus den Vorschriften, die solche Forderungen insoweit bevorrechtigen, als sie aus der letzten Reise herrühren, so Frankreich 191 Nr. 6, 7, 10 (dazu aber die Anführungen oben S. 257 Anm. 2), Holland 313 Abs. 2, Chile 835 Nr. 5, 6, 8, 9, Finnland 12 Nr. 5 (s. auch die eigentümlichen Bestimmungen in Nr. 1, 2, 6), Belgien 4 Nr. 6, 7, 8, 12, Italien 675 Nr. 2, 7, 10, 11, Spanien 580 Nr. 6, Portugal 578 § un., Argentinien 1377 Nr. 2, 7, 10, 11.

[2] Anders England (vgl. jedoch oben Anm. 1), Finnland (Lang, Finlands sjörätt I 177) und Skandinavien 271 Satz 3 (wie schon Schweden 1864 § 278).

Digitized by Google

des Schiffes die bestehenden Schiffsgläubigerrechte tatsächlich (durch Gefährdung des Haftungsgutes) und rechtlich (durch die Möglichkeit der Entstehung neuer ihnen vorgehender Rechte) in hohem Mafse in Frage gestellt. Der Gläubiger, welcher der gehörig bekannt gemachten Veräufserung gegenüber längere Zeit schweigt, kann sich durch den Untergang seines Pfandrechts nicht ungebührlich beschwert fühlen[1].

Das A.D.H.G.B. liefs zwar selbst die Verschweigung nicht als Endigungsgrund der Schiffsgläubigerrechte gelten[2], gestattete aber der Landesgesetzgebung, sie in zwiefacher Art als solchen anzuerkennen[3]. Die Landesgesetze haben durchweg und zwar — mit

[1] Im Anschlufs an Ord. de la mar. II 10, 2 läfst Art. 193 des Code de comm. das droit de suite (nicht, wie er sagt, das privilège) der Gläubiger erlöschen, wenn nach einem freiwilligen Verkaufe das Schiff eine Seereise auf den Namen und das Risiko des Erwerbers gemacht hat, ohne dafs seitens der Gläubiger des Verkäufers Einspruch (opposition) erhoben worden ist. Scheinreisen sucht Art. 194 zu verhindern. Die Vorschriften des Code, die in ihren Einzelheiten von jeher Gegenstand des Streites waren (vgl. Dufour II nr. 364 ff., 444 ff.; Cresp-Laurin I 170 ff.; Desjardins I nr. 199 ff.; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1485—1494), sind das Vorbild für zahlreiche Gesetzgebungen geworden, wie Spanien (1829) 599, Portugal (1833) 1307, Holland 316, Chile 840 usw. Nach anderen erlöschen statt dessen (nach Spanien 1829 Art. 601 daneben) die Schiffsgläubigerrechte am Schiffe, wenn sie nicht innerhalb einer Frist von meist drei Monaten nach der Rückkehr des auf der Reise veräufserten Schiffes in den Heimatshafen oder nach der Registrierung der Veräufserung des Schiffes oder nach der Bekanntmachung dieser Registrierung oder nach einer auf die Veräufserung gefolgten, öffentlichen Aufforderung an die Gläubiger, sich zu melden, geltend gemacht worden sind; vgl. Spanien (1885) 582 Abs. 2, Italien 678 (s. überdies 679—681), Belgien 6, Portugal (1888) 579 Nr. 3, Argentinien 1378, Japan 684 (wo aber die Worte „hat aufzufordern" in der Übersetzung Lönholms kaum zutreffen dürften). S. auch die Kritik des französischen Systems, das der Entw. v. 1865 zu Gunsten des später von Belgien 6 angenommenen aufgeben wollte, bei Lyon-Caen et Renault VI nr. 1493.

[2] Anders Entw. I. Lsg. 660 Ziff. 3 (dazu Prot. VI 2851, 2865 ff.), nachgebildet dem auf Frankreich 193 beruhenden Art. 316 Wetb. v. Kooph. Dazu dann Prot. VIII 4174, 4180 ff., 4189 ff., 4196 ff.

[3] Art. 768 (dazu Prot. VIII 4462 f.): „Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, dafs auch in anderen (sc. als den im Art. 767 genannten) Veräufserungsfällen die Pfandrechte erlöschen, wenn die Schiffsgläubiger zur Anmeldung der Pfandrechte ohne Erfolg öffentlich aufgefordert sind, oder wenn die Schiffsgläubiger ihre Pfandrechte innerhalb einer bestimmten Frist, seitdem das Schiff in dem Heimatshafen oder in einem inländischen Hafen sich befunden hat, bei der zuständigen Behörde nicht angemeldet haben." Vollkommen mifsverstanden ist die Bedeutung dieses Artikels und sein Verhältnis zum Art. 767 von Desjardins I 368.

Digitized by Google

einer Ausnahme[1] — insgesamt nur in dem Sinne der einen Möglichkeit von der ihnen eingeräumten Befugnis Gebrauch gemacht, indem sie in nicht vom Reichsrecht geregelten Veräufserungsfällen den Untergang der Schiffsgläubigerrechte an die erfolglose, öffentliche Aufforderung der Schiffsgläubiger zur rechtzeitigen Anmeldung ihrer Pfandrechte geknüpft haben[2]. Im Anschlufs hieran ist die Frage nunmehr durch H.G.B. 765 reichsrechtlich geregelt worden. Der Erwerber des Schiffes ist, wenn dieses aufser den im § 764 (s. oben S. 265 ff.) bezeichneten Fällen veräufsert wird, berechtigt, die Ausschliefsung der unbekannten Schiffsgläubiger mit ihren Pfandrechten im Wege des Aufgebotsverfahrens zu beantragen. Die Vorschrift gilt gleichmäfsig für eingetragene und nicht eingetragene Schiffe; wenn aber das Schiff der Eintragung unterliegt[3], mufs die Veräufserung eingetragen sein, bevor der Antrag

[1] Brem. E.G. z. H.G.B. § 48 (Fassung des G., betr. Abänderung d. Erbe- u. Handfestenordnung usw., v. 15. XII. 1887 § 2; anders der ursprüngliche § 49 d. E.V. v. 6. VI. 1864). Nach ihm erlöschen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger in Gemäfsheit der zweiten Alternative des Art. 768 A.D.H.G.B., wenn ein Seeschiff in das bremische Register eingetragen wird. Diese Vorschrift konnte dem Reichsgesetz gegenüber nur gelten, wenn die Eintragung auf Grund einer Veräufserung (also nicht etwa z. B. auf Grund einer Beerbung) stattfand. Sie machte aber für diesen Fall von der reichsgesetzlichen Ermächtigung nur beschränkten Gebrauch, indem sie den Fall der Veräufserung eines bereits in das bremische Register eingetragenen Schiffes nicht traf. Die Vorschrift des bremischen Rechts wird von der Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. S. 287 (Z. 10 v. o.: „nirgends") ignoriert.

[2] Vgl. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 158 ff. Es kamen in Betracht die Einführungsgesetze zum A.D.H.G.B. für Preufsen v. 24. VI. 1861 Art. 58, Schleswig-Holstein V. v. 5. VII. 1867 § 80, Hannover v. 5. X. 1864 § 42, Lübeck v. 26. X. 1863 Art. 19, Mecklenburg-Schwerin v. 28. XII. 1863 § 76 II, Oldenburg v. 18. IV. 1864 Art. 35 nebst dazu gehörigen Vorschriften über das Verfahren. Hinsichtlich der hanseatischen Bestimmungen für den freiwilligen gerichtlichen Verkauf s. oben S. 265 Anm. 5.

[3] Die Bedeutung dieses Ausdrucks ist, zumal da auch die Vorarbeiten nichts ergeben, recht zweifelhaft. Anzunehmen ist, dafs auch nicht eingetragene Schiffe in Frage kommen, weil sich das Gesetz sonst der einfachen, anderweitig gebrauchten Wendung „ist das Schiff im Schiffsregister eingetragen" bedient haben würde. Andererseits wird aber unter dem der Eintragung unterliegenden Schiffe nicht jedes eintragungsfähige Schiff zu verstehen sein, da kein Grund vorliegt, die Schiffe des FlaggenG. 16 auf dem Wege der C.P.O. 1002 in das Schiffsregister hineinzudrängen. Jedenfalls sind Binnenschiffe, welche einzutragen (B.Sch.G. 119, 128, 127), aber nicht eingetragen sind, im Sinne des § 1002 als der Eintragung unterliegend anzusehen. Als wahrscheinlich mufs dies auch für die Kauffahrteischiffe bezeichnet werden, die das Recht zur Führung der Reichsflagge nicht vor der Erteilung des Schiffszertifikats ausüben dürfen.

Digitized by Google

auf Ausschliefsung der Schiffsgläubiger gestellt werden kann (C.P.O. 1002 Abs. 3). Das Ausschliefsungsverfahren bezieht sich nach § 765 nur auf „unbekannte Schiffsgläubiger", d. h. (C.P.O. 1002 Abs. 6) solche, deren Forderungen dem Antragsteller nicht bekannt sind[1]. Für das Verfahren kommen mit den besonderen Vorschriften der C.P.O. 1002 die allgemeinen Bestimmungen ihrer §§ 946 ff. über das Aufgebotsverfahren in Betracht. Der Landesgesetzgebung ist aber durch C.P.O. 1024 die Ermächtigung erteilt, hinsichtlich der Art der Veröffentlichung des Aufgebots, der Bemessung der Aufgebotsfrist und der Art der Veröffentlichung des Ausschlufsurteils von den Vorschriften der §§ 948, 950 und 956 abweichende Bestimmungen zu treffen[2]. In dem Aufgebot ist nach C.P.O. 1002 Abs. 6 (vgl. 947 Abs. 2 Ziff. 3) den Schiffsgläubigern, die sich nicht melden, als Rechtsnachteil anzudrohen, dafs ihre Pfandrechte erlöschen, sofern nicht ihre Forderungen dem Antragsteller bekannt sind. Eben dahin ergeht dann das Ausschlufsurteil. Für die ausgeschlossenen Schiffsgläubiger tritt an die Stelle des Schiffes das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist. Das ist im Gesetze nicht ausdrücklich vorgeschrieben, aber im § 773 unverkennbar vorausgesetzt[3].

IV. Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers an der Frachtforderung und an den Surrogatforderungen erlischt durch Untergang des Pfandobjekts mit diesen Forderungen selbst (s. oben S. 263 Anm. 2). Das bürgerliche Recht (B.G.B. 1276, 1281, 1284) tritt mit Rücksicht auf bestehende Pfandrechte dem Untergang der Forderung durch rechtsgeschäftliche Aufhebung und durch Leistung des Schuldners an den Gläubiger entgegen. Finden seine Vor-

---

[1] Der Antragsteller hat zwar nach C.P.O. 1002 Abs. 4 die ihm bekannten Forderungen von Schiffsgläubigern anzugeben. Soweit er dies aber unterläfst, hat das auf die Wirkung des Ausschlufsurteils keinen Einflufs. Vgl. auch Gaupp-Stein[4] Anm. II d zu § 1002.

[2] Von dieser Ermächtigung haben Gebrauch gemacht hinsichtlich der §§ 948 u. 956 Oldenburg (G. z. Ausführung d. C.P.O. usw. v. 15. V. 1899 § 12 Abs. 2), Bremen (A.G. z. C.P.O. v. 18. VII. 1899 § 6), Lübeck (A.G. z. C.P.O. v. 19. VII 1899 § 5), Preufsen (A.G. z. C.P.O. 21, vgl. A.G. v. 22. IX. 1899 z. R.G. v. 17. V. 1898, betr. Änderungen der C.P.O., Art. 1 Nr. IV), Hamburg (G., betr. Ausführung der abgeänderten C.P.O., v. 22. XII. 1899 § 6), hinsichtlich der §§ 948, 950 u. 956 Mecklenburg-Schwerin (V. v. 9. IV. 1899 zur Ausführung der C.P.O. § 28).

[3] In den Fällen des Art. 768 A.D.H.G.B. entschied auch hierüber das Landesrecht; vgl. dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 256; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 168 ff.

Digitized by Google

schriften nach E.G. z. H.G.B. 2 u. B.G.B. 1273 Abs. 2, 1257 auf das Pfandrecht der Schiffsgläubiger Anwendung? Hinsichtlich der Zahlung ist diese Frage vom Gesetze dadurch verneinend beantwortet, dafs es den Reeder durch die Einziehung der Forderungen persönlich haftbar werden läfst[1]. In gleichem Sinne mufs aber auch in Ansehung der rechtsgeschäftlichen Aufhebung die Antwort ausfallen. Der Schuldner kann, wie mit der Bewirkung der Leistung, so auch mit der Einholung der Zustimmung (vgl. B.G.B. 1276 Abs. 1 Satz 2), nicht an den Pfandgläubiger verwiesen werden, dessen Recht und Person ihm oft unbekannt sein wird, und dessen Angehung leicht schon aus Gründen der Zeit und der Entfernung ausgeschlossen wäre. Allerdings wird aber den Schiffsgläubigern gegenüber der Aufhebung der Forderung durch Rechtsgeschäft ein Schutz nach Analogie des der Einziehung gegenüber gewährten zuzubilligen sein.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an Kauf-, Fracht- und Entschädigungsgeldern erlischt mit ihrer Einziehung durch den Reeder, sei es, dafs diese direkt oder durch Auskehrung seitens des Schiffers erfolgt, in dessen Hand die gezahlten Summen dem Pfandrecht unterworfen bleiben[2].

f) Schutz durch beschränkt persönliche Haftung. § 24.

I. Die Befriedigung des Schiffsgläubigers aus Schiff und Fracht und damit seine Befriedigung überhaupt ist durch das Verbleiben des Schiffes in der Hand des Reeders in besonderem Mafse gefährdet. Die weitere Verwendung des Schiffes zur Seefahrt bedroht die Schiffsgläubigerrechte mit Wertverringerung oder Entwertung durch Beschädigung oder Verlust des Schiffes und durch Entstehung neuer ihnen vorgehender Pfandrechte. Die Verfügung, die der Reeder über die den Schiffsgläubigern haftenden Forderungen und Geldsummen behält, ermöglicht es ihm, die Pfandobjekte und damit die Pfandrechte untergehen zu lassen. Dem Reeder im Interesse der Schiffsgläubigerrechte die Verfügung über Schiff, Fracht und Surrogate zu entziehen, ist mit Rücksicht auf die Forderungen und Bedingungen des Seehandelsverkehrs nicht angängig. Im Rahmen des Abandonsystems finden die hier auftauchenden Fragen

[1] H.G.B. 771 Abs. 4, 772, 773, 775 Abs. 3; vgl. Skandinavien 272 und dazu Bentzon S. 540 f. S. auch Begr. z. Entw. d. B.Sch.G. (1894) S. 125 und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 438.

[2] H.G.B. 764 Abs. 1, 771 Abs. 1, 773, 775 Abs. 3; vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 277.

Digitized by Google

wenigstens teilweise eine einfache Beantwortung dadurch, dafs die an sich persönliche Haftung des Reeders endgültig fortdauert, wenn er nicht imstande ist, Schiff und Fracht oder ihre Surrogate in der gehörigen Art den Gläubigern zur Befriedigung zu überlassen. Für das Pfandsystem bot sich dem deutschen Recht ein Ausweg in der umgekehrten Richtung, nämlich in Gestalt der Statuierung einer persönlichen Haftung des Reeders auf Grund solcher Handlungen, die ihm als Verfügungen über die Pfandobjekte freistehen, die aber die Befriedigung der Schiffsgläubiger aus dem Pfande vereiteln oder gefährden. Weil aber diese Handlungen nicht rechtswidrig sind[1], ist die Haftung nicht schlechthin, sondern beschränkt persönlich[2]: Sie ergreift zwar das gesamte Vermögen des Handelnden, geht aber nicht über eine bestimmte, durch ihren Zweck gegebene Höhe hinaus. Ihr Höchstbetrag bestimmt sich zunächst nach dem Umfang der Sachhaftung, an die sie sich anschliefst; der Reeder haftet niemals über den Wert hinaus, den das vernichtete oder gefährdete Pfandobjekt zur Zeit der Entstehung der persönlichen Haftung besafs[3]. Er haftet aber ferner dem einzelnen Schiffsgläubiger nur insoweit, als eben dessen Befriedigung aus dem Pfande gefährdet oder vereitelt worden ist, d. h. in Höhe desjenigen Betrages, den er vermöge seiner Rangstellung bei normaler Befriedigung aus dem betreffenden Pfande zur Zeit der Entstehung der persönlichen Haftung erlangt haben würde[4]. Die beschränkt persönliche Haftung ist nur dann von praktischer Bedeutung, wenn der Reeder, den sie trifft, an und für sich nicht schon dem Schiffsgläubiger persönlich haftet[5]. Das ist aber nicht immer der Fall, wenn überhaupt der Schuldner der Schiffsgläubigerforderung

[1] Das hebt auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 427 ff., nachdrücklich hervor, dessen bezügliche Ausführungen von Heck, Recht der grofsen Haverei, S. 465 Anm. 3, nicht berücksichtigt sind. Vgl. auch R.G. Bolze XVIII Nr. 170, Christiania Höchstegericht Rev. XV 380. Nicht zuzustimmen ist daher der Ausführung des O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXIV (1903) S. 294 (für B.Sch.G. 114), dem Schiffseigner werde, damit er die Befriedigung aus dem Schiffe nicht erschwere oder vereitele, bei Strafe einer gleichzeitigen persönlichen Haftung verboten, das Schiff auf neue Reisen zu senden.

[2] Zur Terminologie s. Ehrenberg, Beschr. Haftung. S. 7 ff. Ohne seinen Ausführungen durchweg beizupflichten, halte ich die Einwendungen von Brodmann, Z. f. H.R. LII 152 f. Anm. 28, nicht für durchgreifend.

[3] Vgl. für den Fall des H.G.B. 774 O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XIV (1893) S. 219, R.G.C.S. XXXIII S. 83, M. M. bei Mugdan u. Falkmann VI S. 362 Anm. 1 zu Nr. 57 f.

[4] H.G.B. 771 Abs. 4, 772, 774 Abs. 1, 775 Abs. 3.

[5] Skandinavien 272 hebt dies ausdrücklich hervor.

Digitized by Google

persönlich haftbar ist. Denn die beschränkt persönliche Haftung trifft stets denjenigen Reeder, in dessen Person der sie herbeiführende Tatbestand sich verwirklicht[1]. Dies braucht aber nicht der Schuldner der Forderung zu sein[2]. Daher kann die beschränkt persönliche Haftung unter Umständen auch an die Seite der persönlichen Haftung des Reeder-Schuldners treten[3].

II. Wegen Vereitelung der Befriedigung von Schiffsgläubigern wird der Reeder beschränkt persönlich haftbar, soweit er die Fracht[4] oder in den von H.G.B. 764, 765 erwähnten[5] Fällen das Kaufgeld oder in den Fällen des § 775 Vergütungen oder Entschädigungen einzieht. Die persönliche Haftung des Reeders gründet sich auf das Erlöschen des Pfandrechts[6] an der Forderung oder Geldsumme. Sie tritt daher auch nur in dem Maße ein, wie dieses Erlöschen erfolgt ist[7]. Das Erlöschen des Pfandrechts muß aber durch die Einziehung des Reeders bewirkt worden sein, also jedenfalls durch ein von ihm ausgehendes oder ihm zuzurechnendes — wenn auch etwa seitens eines Vertreters erfolgtes — Handeln. Nur wenn dieser Vertreter der Schiffer ist, wird durch die Einziehung die beschränkt persönliche Haftung des Reeders so lange nicht begründet, als die eingezogenen Gelder in den Händen des Schiffers sich befinden. Denn so lange besteht das Pfandrecht der Schiffsgläubiger fort, und kann deshalb ein Ersatz für dasselbe in Gestalt jener Haftung nicht in Frage kommen. Des weiteren fallen

---

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 315 f.

[2] So z. B. wenn das mit einer Schiffsschuld belastete Schiff veräußert worden ist, und der nunmehrige Reeder aus § 775 Abs. 3 beschränkt persönlich haftbar wird.

[3] Beispiel: Der Reeder ist für eine gegen ihn entstandene Schiffsgläubigerforderung aus § 468 Abs. 2 oder 487 persönlich haftbar geworden. Er veräußert das mit ihr belastete Schiff, und der Erwerber zieht eine ihm zukommende Entschädigung der im § 775 bezeichneten Art ein. S. aber für den Fall des § 774 unten S. 279 Anm. 1.

[4] Über die Zugeständnisse, welche die französische Rechtsprechung in derselben Richtung, aber von dem entgegengesetzten Standpunkte des Abandonsystems aus der Billigkeit gemacht hat, s. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 15.

[5] Die Worte des § 773 „in den Fällen der §§ 764, 765“ sind nicht genau, weil das Erlöschen des Pfandrechts infolge der Zwangsversteigerung nicht mehr (wie für Art. 776 im Hinblick auf Art. 767) einen Fall des § 764 darstellt.

[6] Oder auf die Vereitelung seines Entstehens (vgl. unten S. 277), für die das im Texte Bemerkte ebenfalls gilt.

[7] Vgl. § 771 Abs. 1: „Soweit der Reeder die Fracht einzieht, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen das Pfandrecht dadurch ganz oder zu einem Teile entgeht.“ §§ 773, 775 Abs. 3 („in gleicher Weise“).

Digitized by Google

nun unter die Einziehung im Sinne der hier fraglichen Vorschriften jedenfalls insofern Handlungen von rechtlich verschiedener Art, als die Einziehung von Forderungen einerseits, von Geldsummen andererseits in Betracht kommt. Unter der Einziehung einer Forderung ist die Erwirkung der Leistung von dem Schuldner zu verstehen[1]. Sie ist das der Leistung des Schuldners entsprechende Handeln des Gläubigers oder für den Gläubiger. Von einer Einziehung in diesem Sinne kann nicht die Rede sein, wenn der Reeder sich die an den Schiffer gezahlte Fracht oder das in der Zwangsversteigerung nicht zur Verteilung gelangte Kaufgeld aushändigen läfst. Hier liegt nichts weiter vor, als die tatsächliche Einverleibung der dem Reeder gehörigen Gelder in sein sonstiges Vermögen. Sie bildet bei der Einziehung der Forderungen i. e. S. eine Folgeerscheinung. Und da augenscheinlich die Einziehung im Sinne der uns beschäftigenden Vorschriften einen einheitlichen Begriff darstellt, mufs dieser von hier aus gewonnen werden. Unter der Einziehung ist daher die Überführung von Werten, die den Schiffsgläubigern haften, in das sonstige Vermögen des Reeders, sein „Landvermögen", zu verstehen[2]. Der Hauptfall ist der der Einziehung der Fracht. Sie kann durch Entgegennahme der Zahlung, aber auch z. B. durch Aufrechnung erfolgen, und sie ist ersterenfalls nicht nur gegeben, wenn die einkassierte Geldsumme selbst an den Reeder gelangt, sondern auch wenn sie — etwa durch Verwendung in seinem Interesse seitens des Schiffers — dem Landvermögen des Reeders zugute kommt[3]. Dabei ist zu beachten, dafs zum Landvermögen des Reeders im Verhältnis zu den Schiffsgläubigern auch jedes andere, als das ihnen haftende, Schiffsvermögen gehört. Der Eintritt der persönlichen Haftung des Reeders ist nicht dadurch bedingt, dafs er zur Zeit der Einziehung von dem Anspruche des Schiffsgläubigers Kenntnis hatte, nicht einmal dadurch, dafs der Anspruch zu jener Zeit schon existierte[4]. Darüber hinaus ist der Reeder, der die eingezogene Fracht nicht für eigene Zwecke, sondern zur Befriedigung eben von Schiffsgläubigern[5] verwendet,

[1] Vgl. H.G.B. 55 Abs. 2, 149, 441 Abs. 1, B.G.B. 49 Abs. 1, 754, 777 Abs. 1, 1074, 1078 f., 1083, 1125, 1282 u. sonst, C.P.O. 835 Abs. 1.

[2] Vgl. Ehrenberg S. 308 ff.; Heck S. 466 f.; R.O.H.G. XXII 96.

[3] Prot. VI 2942.

[4] Der Reeder wird durch Einziehung der Fracht den Schiffsgläubigern, deren Forderung erst nachher entsteht, beschränkt persönlich haftbar. Mit Rücksicht hierauf spricht § 771 Abs. 4 von dem Pfandrecht, das ihnen „entgeht" (s. Prot. VI 2942 f.).

[5] Nur von solchen, nicht auch von anderen Pfandgläubigern ist im § 772

Digitized by Google

denen ein Pfandrecht an der betreffenden Fracht zusteht, nach § 772 den Gläubigern, denen der Vorzug gebührt hätte, insoweit verantwortlich, als er sie wissentlich verkürzt hat. Der Reeder darf somit die ihm bekannte Rangordnung nicht unbeachtet lassen[1]; sich um die ihm nicht bekannten Gläubiger zu kümmern, ist er nicht verpflichtet[2]. Ob für die Forderung des befriedigten Gläubigers auch persönliche Haftung des Reeders bestand oder nicht, macht nach deutschem Rechte keinen Unterschied[3]. Auch wird der befriedigte Gläubiger, selbst wenn er von dem Vorrecht des anderen Kenntnis hatte, diesem gegenüber nur nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen haftbar[4]. Die beschränkt persönliche Haftung des Reeders wegen Einziehung von Kaufgeldern, Havereivergütungen und Schadensersatzsummen untersteht den für den Fall der Frachteinziehung getroffenen Vorschriften. Nur ergibt sich naturgemäfs insoweit eine Abweichung, als das Pfandrecht hier nicht nur den Gläubigern derselben Reise zusteht[5].

Die Fracht unterliegt dem Pfandrecht der Schiffsgläubiger, weil und insoweit sie das Verdienst des Reeders aus der Reise darstellt, aus der ihre Forderungen entstanden sind. Wenn der Reeder eigene Güter transportiert hat, so wird ihm dieses Verdienst nicht durch Vermittelung der Frachtforderung, sondern unmittelbar in Gestalt der durch die Beförderung bewirkten Werterhöhung der Güter zuteil. Ist der Reeder vom Beginn der Reise an zugleich Ladungsinteressent gewesen, so konnte ein Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht in deren Ermangelung überhaupt nicht entstehen. Ist er erst im Verlaufe der Reise zugleich Ladungsinteressent geworden, was auch ohne sein Zutun, z. B. durch Erbgang, geschehen sein kann, so ist das vorher entstandene Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht durch das Erlöschen der Frachtforderung untergegangen, die Entstehung weiterer Schiffs-

---

die Rede; vgl. auch Prot. VI 2889 f., 2943 und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 441 gegen Förtsch S. 328 Anm. 6.

[1] Er haftet auch dem verkürzten Gläubiger, der mit dem befriedigten gleichen Rang hatte (Ehrenberg S. 149, a. M. Mittelstein a. a. O.); denn auch ihm gebührte zu einem Teile der Vorzug vor dem allein befriedigten.

[2] So auch Mittelstein a. a. O. gegen Ehrenberg S. 305, der die auf grobem Verschulden beruhende Unkenntnis der Kenntnis gleichstellt.

[3] Anders Skandinavien 274 Abs. 1 Satz 2.

[4] Anders Skandinavien 274 Abs. 2; s. dazu Matzen a. a. O. S. 41 f.; Bentzon S. 542 f.; Platou S. 701.

[5] Vgl. daher §§ 773 u. 775 Abs. 3: „in gleicher Weise . wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht."

Digitized by Google

gläubigerrechte an der Fracht unmöglich geworden. Für den ersten dieser beiden Fälle bestimmt nun das Gesetz [1], dafs der Reeder den Schiffsgläubigern der betreffenden Reise in gleicher Art [2] beschränkt persönlich haften soll, wie wenn die Güter für fremde Rechnung gegen die am Abladungsorte übliche Fracht verladen worden wären, und der Reeder diese Fracht eingezogen hätte [3]. Um so mehr mufs, obwohl das Gesetz schweigt [4], in dem zweiten Falle die Frachtersparnis mittelst beschränkt persönlicher Haftung des Reeders den Schiffsgläubigern zugänglich gemacht werden. Nur wird die Höhe dieser Haftung hier nicht nach dem den Reeder begünstigenden Notbehelfe des § 771 Abs. 5, sondern nach der wirklich vereinbart gewesenen Fracht sich bestimmen.

III. In den bisher besprochenen Fällen trat die beschränkt persönliche Haftung des Reeders an die Stelle der durch Untergang eines Pfandobjekts erloschenen oder einer aus besonderen Gründen nicht zur Entstehung gelangten Sachhaftung. Anders in dem Falle des § 774 [5]: Der Reeder sendet, nachdem er von der

[1] H.G.B. 771 Abs. 5. Prot. VI 2889, 2943, 2945; Ehrenberg S. 305 f.; Lewis, Seerecht² II 231. Ebenso B.Sch.G. 112 Abs. 5, Skandinavien 272 Abs. 1 Satz 2 und (unter dem Abandonsystem) die französische Jurisprudenz: Desjardins II nr. 289 S. 93; Lyon-Caen et Renault V nr. 235; vgl. Jacobs I Nr. 72 S. 99; ferner Chile 880. In Frankreich ist entsprechend der Ertrag der Fischerei eines ihr dienenden Fahrzeugs dem Abandon unterworfen worden; vgl. Lyon-Caen et Renault V nr. 237bis. Dafs dies da nicht angeht, wo Haftung und Pfandrecht die Bruttofracht ergreifen, hebt Platou S. 75 zutreffend hervor. Sein Vorschlag, den Reeder hier in Höhe der Durchschnittsfracht persönlich haften zu lassen, dürfte schwer ausführbar sein.

[2] Die Vorschrift des § 772 kommt hier naturgemäfs nicht in Betracht.

[3] Die beschränkt persönliche Haftung tritt hier von vornherein in demselbem Umfange ein, in dem sie nach § 771 Abs. 4 mit der Einziehung der Fracht eintritt. S. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 305; Schröder bei Endemann S. 310; Mittelstein, B.Sch.R.² I 440; a. M. Braband, Freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe, S. 52 f. Anm. 5, der Ehrenberg mifsverstanden hat. Sehr merkwürdig Koch Anm. 38 zu Art. 774.

[4] Anscheinend versehentlich, da die Fassung des § 771 (Art. 774) Abs. 5 enger ausgefallen ist, als der ihr zu Grunde liegende Beschlufs der H.G.B.-Konferenz Prot. VI 2889.

[5] Prot. IV 1616, 1631 ff., VI 2870 f., Entw. I. Lsg. 428, VIII 3736 ff., 3790 ff., 4063, 4288. Im Anschlufs an preufs. A.L.R. II 8 § 1531 liefs auch der preufs. Entw. II Art. 407 Abs. 3 (vgl. Mot. S. 227) das Abandonrecht des Reeders in diesem Falle erlöschen. S. auch Japan 545. Die französisch-belgische Jurisprudenz (de Courcy II 175 ff. [s. dazu Ehrenberg S. 306 Anm. 28, andererseits Lyon-Caen et Renault V 165 note 3]; Appellhof Bordeaux Rev. II 659 ff.; de Valroger I nr. 274, vgl. auch desselben avant-projet art. 9 Rev. XV 259 und dazu S. 269 ebd.; Lyon-Caen et Renault V nr. 261;

Digitized by Google

Forderung eines Schiffsgläubigers, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet[1], Kenntnis erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise in See, ohne dafs das Interesse des Schiffsgläubigers dies gebietet. Dann wird er, während das Pfandrecht bestehen bleibt, für die Forderung in Höhe des (oben S. 274) angegebenen Betrages zugleich[2] persönlich haftbar. Die beschränkt persönliche Haftung gründet sich hier auf die mit dem Handeln des Reeders verbundene Gefährdung des Schiffsgläubigerrechts[3]. Daher kann jedenfalls im Falle der Veräufserung des mit der Schiffsschuld belasteten Schiffes der Erwerber aus § 774 nur haftbar werden, wenn ihm bei Entsendung des Schiffes die Existenz der Schiffsschuld bekannt war. Aber auch dem Veräufserer kann durch die von ihm vorausgesehene, seitens des Erwerbers bewirkte Entsendung des Schiffes eine beschränkt persönliche Haftung nicht erwachsen, weil diese nicht an die Ermöglichung der Gefährdungshandlung, sondern nur an deren Vornahme geknüpft ist[4]. Als Reeder im Sinne des § 774 wird im Verhältnis zum Schiffsgläubiger

Jacobs I nr. 74 S. 103) nimmt in neuerer Zeit das Gegenteil an. Auch die im allgemeinen mit der deutschen übereinstimmende, skandinavische Gesetzgebung hat eine dem § 774 entsprechende Vorschrift nicht aufgenommen; vgl dazu Matzen a. a. O. S. 39 f. (dän. Mot. v. 1882 Sp. 352 f.), norweg. Mot. (1890) S. 358, Platou S. 700 Anm. 9.

[1] Die Vorschrift hat, wie besonders die Erwähnung der Fracht zeigt, nur den Fall im Auge, dafs der Schiffseigner oder Reeder, gegen den die Forderung des Schiffsgläubigers von vornherein entstanden ist, das Schiff zu einer neuen Reise aussendet. Die Frage ist, ob sie entsprechend auch auf den Erwerber des veräufserten Schiffes (und ebenso auf den Ausrüster) anzuwenden ist, der das Schiff in Kenntnis der für den früheren Reeder erwachsenen Schuld zu einer neuen Reise verwendet. Diese Frage ist bejahend zu beantworten, weil den Grund für die Haftung aus H.G.B. 774 (und aus B.Sch.G. 114) die Gefährdung der Befriedigung des Gläubigers aus dem Pfande bildet, und diese Gefährdung ebenso seitens des Erwerbers erfolgen kann, bei dem das Schiff weiterhaftet, wie seitens des Schuldners, bei dem es zuerst der Haftung unterworfen wurde. Eine andere Frage ist es, ob die beschränkt persönliche Haftung aus H.G.B. 774 den Erwerber auch dann trifft, wenn sie bereits für den Veräufserer entstanden war, z. B. wenn das mit einer Schiffsschuld aus Kollision belastete Schiff zunächst von dem derzeitigen Reeder und nach erfolgter Veräufserung auch von dem Erwerber unter den Voraussetzungen des § 774 in See gesandt worden ist. Diese Frage dürfte mit O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 128 zu verneinen sein.

[2] Prot. VIII 3736, 3790 f., Hans. G.Z. IV (1883) S. 158, R.G.C.S. XXXIII S. 80 f.; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 318; Boyens I 211 Anm. 20 b.

[3] Hans. G.Z. XIV (1893) Nr. 72 S. 217 ff., R.G.C.S. XXXIII S. 82, Hans. G.Z. XXI (1900) S. 135*.

[4] Vgl. namentlich Boyens I 215 f., der aber Ehrenberg, Beschr. Haf-

Digitized by Google

entsprechend der allgemeinen Vorschrift des § 510 auch der Ausrüster angesehen [1].

Die Gefährdungshandlung des § 774 besteht in der Entsendung des Schiffes in See zu einer neuen Reise. Sie ist daher nicht gegeben, wenn das Schiff etwa nur im Hafen an eine andere Stelle

tung, S. 315 f. (vgl. auch S. 307), kaum mit Recht eine abweichende Ansicht zuschreibt. Für die Haftung des Veräufserers Koch, A.D.H.G.B. Anm. 41 zu Art. 777, dem Braband, Freiw. Veräufserung deutscher Seeschiffe, S. 54 ff., sich anschliefst. Koch beruft sich im wesentlichen auf die Ausführungen in Prot. VI 2870 f., VIII 4191 f., 4197 ff. Er übersieht aber, dafs die bezüglichen Anträge zu einer Zeit gestellt wurden, wo die Absicht bestand, in Verfolg der Veräufserung des Schiffes die Schiffsgläubigerrechte erlöschen zu lassen, und dafs jene Anträge fallen gelassen wurden, als diese Absicht aufgegeben worden war (Prot. VIII 4199).

[1] A. M. ist Boyens I 303 für den Fall, dafs der Eigentümer des Schiffes es in Kenntnis der Schuld an den Ausrüster vermietet hat; dann soll die beschränkt persönliche Haftung für diese Schuld aus der Entsendung des Schiffes nicht den Ausrüster, sondern nur den Eigentümer treffen. Eine Äufserung in diesem Sinne ist allerdings in der Hamburger Konferenz (Prot. VI 2870) getan worden. Sie stellt aber nur eine Behauptung dar, mittelst deren die für den Fall der Veräufserung des Schiffes gewünschte, vom Gesetze aber abgelehnte, entsprechende Regelung annehmbar gemacht werden sollte. Die Bedeutung, die Boyens jener Äufserung beimifst, stimmt nicht zu der richtigen Würdigung, welche er (I 215 f.) den Ausführungen in Prot. VI 2870 f. im übrigen zuteil werden läfst. Es kann ihm ferner nicht zugegeben werden, dafs die Vermietung des Schiffes zum Zwecke neuer Seereisen der eigenen Entsendung des Schiffes zu einer neuen Reise gleichstehe; dasselbe könnte auch vom Verkaufe des Schiffes gesagt werden. Mit Recht bemerkt Boyens, der Mieter des Schiffes dürfe annehmen, dafs der Vermieter für die Berichtigung der noch vorhandenen Schiffsschulden Sorge tragen werde (vgl. B.G.B. 535 Satz 1). Indessen auch dies gilt nicht weniger für den Verkäufer im Verhältnis zum Käufer (B.G.B. 434); es kann aber in beiden Fällen daraus kein Schlufs auf das im § 774 allein geregelte Verhältnis Dritten gegenüber gezogen werden. Schliefslich ist auch die Erwägung nicht beweisend, dafs die Gläubiger keinen Anspruch darauf haben, statt eines Schuldners unter Umständen zwei zu bekommen; denn sie setzt als bewiesen voraus, was zu beweisen ist, dafs nämlich der Vermieter persönlich hafte. Dem Umstand aber, dafs auf diese Weise der Schiffsgläubiger den Schutz des § 774 nicht geniefst, wenn der Eigentümer in Kenntnis der Schuld das Schiff vermietet, der Mieter aber es ohne Kenntnis der Schuld auf die neue Reise ausgesandt hat, mifst Boyens (I 215 f.) selbst für den gleichartigen Fall der Veräufserung des Schiffes mit Recht keine ausschlaggebende Bedeutung bei; hier kommen in der Tat nur die Vorschriften über unerlaubte Handlungen in Frage. Nach der Ansicht von Boyens aber könnte § 774 auch dann keine Anwenduug finden, wenn der Eigentümer das Schiff ohne Kenntnis von der Schuld vermietet, der Mieter aber es in Kenntnis von ihr ausgesandt hätte. Auch diese Konsequenz spricht gegen die Richtigkeit der vom Gesetze nicht gemachten Unterscheidung.

Digitized by Google

gelegt wird, aber auch nicht, wenn es zwar in See gesendet wird, jedoch nicht zu einer neuen Reise[1]. Die Entsendung ist ferner keine Gefährdungshandlung, wenn das Interesse des Schiffsgläubigers selbst sie gebietet[2]; das ist schon dann der Fall, wenn sie nicht ausschliefslich, aber doch auch im Interesse des Schiffsgläubigers liegt[3]. Die Entsendung mufs, um die persönliche Haftung entstehen zu lassen, durch den Reeder erfolgt sein, „nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat". Erst hierdurch erlangt er die Möglichkeit der Wahl zwischen der Aussetzung des Betriebes bis nach erfolgter Befriedigung des Gläubigers unter Fortdauer der bloſsen Sachhaftung und der Fortsetzung des Betriebes unter Entstehung der persönlichen Haftung wegen der nun gegebenen Gefährdung des Gläubigers. Deshalb kann der Kenntnis die vom Gesetze nicht erwähnte, verschuldete Unkenntnis nicht gleichgestellt werden[4]. Kenntnis von der Forderung hat der Reeder nicht schon erlangt, wenn ihm gegenüber ihre Entstehung von dem angeblichen Gläubiger behauptet, andererseits aber auch nicht erst, wenn ihm gegenüber die Existenz der Forderung rechtskräftig festgestellt ist. Vielmehr ist erforderlich und genügend, daſs Tatsachen zu seiner Kenntnis gelangt sind, welche die Entstehung der Forderung glaublich erscheinen lassen[5]. Regelmäſsig mufs sich natürlich die Kenntniserlangung auf ein bestimmtes Schiff beziehen. Wenn aber der Reeder weifs, daſs eine Schiffsschuld auf einem von mehreren ihm gehörigen Schiffen ruht, ohne zu wissen, auf welchem, und er nun sie alle zu neuen Reisen in See sendet, ohne daſs das Interesse des Gläubigers dies gebietet, so sind die Voraussetzungen für den Eintritt der persönlichen Haftung

---

[1] Für den Begriff der neuen Reise verweist § 777 Abs. 1 auf § 757 (s. oben S. 224 f.; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 307). Über die entsprechende Anwendung dieser Vorschrift auf die Binnenschiffahrt s. R.G.C.S. XXXIII S. 82, Hans. G.Z. XXI (1900) S. 135; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 443.

[2] Beispiele: Prot. VI 1635 f., VIII 3737 f.

[3] So ausdrücklich B.Sch.G. 114 Abs. 1 — nach Begr. S. 125 „in Übereinstimmung mit dem Handelsgesetzbuch".

[4] So auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 444; a. M. Ehrenberg S. 307.

[5] Vgl. R.G.C.S. XXXIII S. 83. Wenn der Reeder trotzdem für seine Person an die Entstehung der Forderung nicht glaubt und das Schiff weiter verwendet, nimmt er das Risiko der persönlichen Haftung auf sich. Mit Recht knüpft daher das O.L.G. Hamburg in dem Falle Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 61 den Eintritt dieser Haftung an die Streitverkündung.

Digitized by Google

gegeben[1]. Wird später das belastete Schiff ermittelt, so steht der Anwendung des § 774 Abs. 1 seinem ganzen Umfange nach kein Hindernis entgegen. Bleibt das belastete Schiff unermittelt, so ist der Reeder dem Gläubiger jedenfalls insoweit persönlich verpflichtet, als dieser Befriedigung erlangt hätte, wenn der Wert eines beliebigen der Schiffe zur Zeit des Antritts der Reise unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre[2].

IV. Bei der ausgeprägten Eigenart des Rechtsinstituts der persönlichen Haftung wird eine analoge Anwendung der für dasselbe geltenden Vorschriften nicht leicht in Frage kommen. So kann nach deutschem Rechte eine beschränkt persönliche Haftung des Reeders nicht schlechthin durch Veräufserung des Schiffes begründet werden[3]. Diese läfst ja das Pfandrecht des Schiffsgläubigers unberührt. Deshalb ist für eine persönliche Haftung aus Vereitelung desselben kein Raum[4]. Dagegen kann durch die Veräufserung eine Gefährdung der Schiffsgläubigerrechte gegeben sein. Das ist einmal der Fall, wenn durch die Veräufserung die Möglichkeit des Ausschliefsungsverfahrens nach § 765 und damit des Erlöschens der Schiffsgläubigerrechte sich eröffnet. Vor dieser Gefahr schützt den Schiffsgläubiger die nach § 773 den Veräufserer aus der Einziehung des Kaufgeldes treffende, beschränkt persönliche Haftung. Keine Vorschrift enthält aber das Gesetz für den Fall, dafs die Veräufserung, ohne den Bestand der Schiffsgläubigerrechte zu bedrohen, für die Schiffsgläubiger eine Gefährdung ihrer Befriedigung mit sich bringt[5]. So namentlich die Veräufserung an

---

[1] S. auch Kohler, Deutsche Litteratur-Zeitung 1902 Sp. 824.

[2] So lag die Sache in dem Falle Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 61 (= Seuffert LV Nr. 220), der m. E. im Ergebnis richtig entschieden worden ist. S. auch Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 55 f.; a. M. S—n Nachschrift zu Seuffert a. a. O. und Brodmann, Z. f. H.R. LII 168 Anm. 44 a. E. Gegen Ehrenberg meine ich, dafs der Reeder dem Anspruche des Gläubigers wirksam mit dem Nachweise begegnen würde, dafs aus irgend einem der in Betracht kommenden Schiffe der Gläubiger keine Befriedigung erlangt hätte.

[3] Anders für die Zeit vor dem A.D.H.G.B. hinsichtlich der dem Veräufserer bekannten Schiffsschuld Handelsger. Hamburg Hamb. G.Z. 1863 S. 29.

[4] Das B.Sch.G. stimmt hiermit überein. Dagegen haftet nach dem FlöfsereiG. v. 15. VI. 1895 § 23 Abs. 1 Satz 2 der Veräufserer des Floßes in Höhe des Erlöses persönlich, soweit im Falle der Veräufserung das Pfandrecht am Floße erlischt. Die Vorschrift ist nur eine Konsequenz derjenigen des § 22 Abs. 2 Satz 2 u. 3. Vgl. des näheren Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 590 f., 592.

[5] In der H.G.B.-Kommission (Prot. VIII 4182, 4185 ff., 4191 ff., 4197 ff.) ist

Digitized by Google

einen Ausländer, durch welche nach den skandinavischen Rechten eine beschränkt persönliche Haftung des Veräufserers für die fortbestehenden Schiffsschulden ohne Unterschied darnach begründet wird, ob sie ihm zur Zeit der Veräufserung bekannt waren oder nicht[1]. In der Tat ist nun eine Veräufserung dieser Art geeignet, die Befriedigung der Schiffsgläubiger aus dem Schiffe in Frage zu stellen. Einer entsprechenden Anwendung des § 774 auf den Fall der Veräufserung des Schiffes an einen Ausländer dürfte daher kaum etwas im Wege stehen. Sie könnte aber natürlich nur zu einer beschränkt persönlichen Haftung des Veräufserers für die ihm zur Zeit der Veräufserung bekannten Schiffsschulden führen. Für ihre Erstreckung auf alle zu dieser Zeit bestehenden Schiffsschulden läfst sich anführen, dafs regelmäfsig im Falle entgeltlicher Veräufserung der Veräufserer einen um den Betrag der ihm nicht bekannten Schiffsschulden höheren Preis für das Schiff erhalten haben wird[2]. Eine solche Erstreckung würde aber für das deutsche Recht nicht mehr im Wege analoger Anwendung des § 774 erfolgen können[3].

Wie die Veräufserung des Schiffes das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an ihm, so läfst die Abtretung der Frachtforderung das Pfandrecht an ihr unberührt. Sie kann daher jedenfalls nicht die Entstehung einer beschränkt persönlichen Haftung nach Mafsgabe des § 771 Abs. 4 für den Cedenten zur Folge haben, da die Vorbedingung für den Eintritt dieser Haftung an die Stelle des Pfandrechts nicht gegeben ist[4]. Dagegen wird allerdings, wenn der Er-

die Statuierung einer beschränkt persönlichen Haftung des Veräufserers für fortdauernde Schiffsschulden in verschiedenem Umfange befürwortet, aber nicht angenommen worden.

[1] Dazu Bentzon S. 537 f.; Platou S. 699 f.; Hammarskjöld in Tidskr. f. Retsvidenskab XVI 278 f. Die Verschiedenheiten des § 273 in dem dänischen und norwegischen Gesetze einerseits, dem schwedischen andererseits sind nur solche der Fassung (a. M. Boyens I 214). Nach den Entwürfen von 1887 § 274 sollte die beschränkt persönliche Haftung bei jeder freiwilligen Veräufserung Platz greifen (vgl. auch dän. Entw. v. 1882 § 359 Abs. 2, nach welchem auch der Erwerber des Schiffes für die ihm bekannten Schiffsgläubigerforderungen persönlich haften soll).

[2] Bentzon S. 538.

[3] Über die streitige Frage, ob und inwieweit eine Haftung des veräufsernden Reeders nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen anzunehmen ist, s. einerseits Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 298 ff., 310 ff.; Schröder, Z. f. H.R. XXXII 248; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 155 Anm. 1, B.Sch.R.[2] I 443; andererseits Boyens I 212 ff.

[4] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 303.

Digitized by Google

werber der Frachtforderung sie einzieht und dadurch das Pfandrecht des Schiffsgläubigers zum Erlöschen bringt, der Reeder nach Analogie des § 771 Abs. 4 haften müssen, als habe er die Einziehung nicht nur ermöglicht, sondern selbst bewirkt[1]. Die Annahme einer neben das Pfandrecht tretenden, beschränkt persönlichen Haftung wegen Gefährdung erscheint bei dem Mangel einer gesetzlichen Vorschrift durch die Sachlage nicht ausreichend gerechtfertigt[2].

V. Streitig ist, wie sich die beschränkt persönliche Haftung für die Mitglieder einer Reederei gestaltet. Die Anwendbarkeit des § 507 (= Art. 474) Abs. 1 auf den Fall der beschränkt persönlichen Haftung wird teils behauptet, teils in Abrede gestellt. Aber auch unter den Vertretern der ersteren Meinung besteht keine Übereinstimmung der Ansichten. Nach § 507 haften die Mitglieder als solche, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, Dritten nur nach dem Verhältnisse der Größe ihrer Schiffsparten. Es kann nun mit Grund weder behauptet werden, daſs der beschränkt persönlich haftende Mitreeder nicht als solcher, d. h. lediglich auf Grund seiner Zugehörigkeit zur Reederei, hafte[3], noch daſs die beschränkt persönliche Haftung nicht unter die persönliche Haftung falle[4], noch endlich, daſs unter dieser im Sinne des § 507 nur die von vornherein eintretende, unbeschränkt persönliche Haftung zu verstehen sei[5]. Das Gesetz unterscheidet zunächst nur zwischen

[1] Vgl. Heck, Groſse Haverei, S. 467.

[2] A. M. Heck a. a. O. S. 466 f.; Boyens I 211. Die Äuſserung in Prot. VIII 4166, auf die sie sich berufen, ist nicht beweiskräftig. Denn die Ansicht, daſs der Einziehung im Sinne des § 771 Abs. 4 die Cession gleichzustellen sei, wurde geäuſsert, als dessen Abs. 3 eben erst zur Erörterung stand. Gerade durch ihn ist aber der Abtretung eine von derjenigen der Einziehung völlig verschiedene Bedeutung im Verhältnis zu den Schiffsgläubigern zugewiesen worden.

[3] So Appellationsgericht Celle Seuffert XXIX Nr. 66, s. dagegen Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 320 Anm. 67; Lewis, Seerecht[2] II 229; Boyens I 295.

[4] So Schaps Anm. 2 zu § 507, der „persönlich“ mit „unbeschränkt“ identifiziert und demgemäſs in der beschränkt persönlichen Haftung etwas begrifflich ganz anderes sieht, als in der „persönlichen“. Das steht aber nicht in Einklang mit seinen eigenen Ausführungen zu § 486 (S. 79 f.), in denen er freilich zu widerspruchsfreien Begriffsbestimmungen nicht gelangt, und ist auch sachlich nicht gerechtfertigt, weil die Haftung mit dem ganzen Vermögen bis zu einem bestimmten Betrage nicht zu der reinen Sachhaftung, sondern zu der Haftung mit dem ganzen Vermögen ohne Beschränkung des Betrages gehört.

[5] So R.G.C.S. XXXIII S. 87 f., zustimmend Leo, Seehandelsrecht zu § 507. Nach dieser Ansicht würden die Mitreeder auch im Falle der nachträglich eintretenden, unbeschränkt persönlichen Haftung nicht nur nach Verhältnis der Größe ihrer Parten haften, was mit § 507 Abs. 1 nicht vereinbar ist.

Digitized by Google

der persönlichen Haftung des Reeders und der Haftung nur mit Schiff und Fracht (§§ 486—488, 762) und betrachtet durchweg die beschränkt persönliche Haftung als eine persönliche Haftung (§§ 771 Abs. 4 u. 5, 773, 774 Abs. 1 u. 3, 775 Abs. 3). Dafs es seiner Terminologie einzig und allein im § 507 Abs. 1 untreu geworden wäre, ist nicht erwiesen und deshalb nicht anzunehmen[1]. Demzufolge würden die Mitreeder Dritten auch in den Fällen der beschränkt persönlichen Haftung nur nach dem Verhältnisse der Gröfse ihrer Schiffsparten haften, wenn nicht etwa aus den Vorschriften über die beschränkt persönliche Haftung selbst ein anderes zu entnehmen wäre. Dies wird nun in der Tat mit der Begründung behauptet, dafs die Verweisung des Gläubigers auf die Inanspruchnahme des einzelnen, pro rata haftenden Mitreeders einen unzulänglichen Ersatz für die vereitelte oder erschwerte Befriedigung aus dem Pfande bieten und daher der eigentlichen Bestimmung der beschränkt persönlichen Haftung widerstreiten würde[2]. Unzweifelhaft würde sich ja nun der Gläubiger besser stehen, wenn er sich innerhalb der durch die objektive Beschränkung der Haftung gezogenen Grenzen an jeden Mitreeder wegen der ganzen Forderung halten könnte. Eine andere Frage aber ist es, ob diese das Interesse des Gläubigers allein berücksichtigende Regelung, die eine Durchbrechung der allgemeinen Vorschrift des § 507 für die in Rede stehenden Fälle bedeuten würde, als geltendes Recht betrachtet werden kann. Und diese Frage mufs verneinend beantwortet werden[3].

Die beschränkt persönliche Haftung bildet stets die Folge eines das Schiffsgläubigerrecht vereitelnden oder gefährdenden, aber nicht rechtswidrigen Handelns des Reeders. Für den Fall, dafs an Stelle des Reeders eine Reederei steht, enthält das Gesetz keine besonderen Vorschriften. Unstreitig fordern seine Bestimmungen Anwendung auch auf diesen Fall. Dabei kann aber nicht jeder Mitreeder für sich behandelt werden, als ob er „der" Reeder im Sinne

---

[1] S. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 10 f.

[2] So Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 520 f.; R.G.C.S. XXXIII S. 88; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 444; Schaps Anm. 2 zu § 507; Marx, Beschr. Haftung (s. unten S. 291 Anm. 5), S. 37.

[3] So auch Lewis, Seerecht[2] II 229 f., 232, 234; Wagner I 188 Anm. 6 a. E., 189 (irrig über ihn R.G.C.S. a. a. O. — s. Boyens I 296); Heck, Grofse Haverei, S. 469; Cosack, Handelsrecht[6], S. 554; Braband, Freiwillige Veräufserung deutscher Seeschiffe, S. 58; im Prinzip auch Boyens I 294 ff. (s. jedoch dazu unten S. 287 Anm. 3).

Digitized by Google

der §§ 771 ff. wäre. Die beschränkt persönliche Haftung mufs vielmehr eintreten, wenn die Reederei die Fracht eingezogen, wenn die Reederei in Kenntnis von der Schiffsgläubigerforderung das Schiff zu einer neuen Reise in See gesandt[1], wenn die Reederei Güter für eigene Rechnung befördert hat. Als Folge eines rechtsgeschäftlichen Handelns mufs daher die beschränkt persönliche Haftung der Mitreeder Platz greifen, wenn die betreffende Handlung von einem Vertreter der Reederei[2] als solchem innerhalb seiner Vertretungsmacht vorgenommen worden ist. So namentlich, wenn der Korrespondentreeder die Fracht eingezogen hat[3]. Den Vertreter selbst trifft die persönliche Haftung nicht[4]. Für die beschränkt persönliche Haftung im Falle der Beförderung von Gütern für eigene Rechnung der Reederei gilt dasselbe, wie für die Haftung auf Grund der Einziehung. Schwierigkeiten aber macht die Anwendung des § 774 auf die Reederei. Zwar die Aussendung des Schiffs zu einer neuen Reise bindet, gleichviel ob sie auf Beschlufs der Reederei oder ohne Einholung eines solchen durch den Korrespondentreeder[5] erfolgt, in Ansehung des § 774 alle derzeitigen Mitreeder, auch diejenigen, welche etwa gegen die Aussendung gestimmt haben. Wann ist aber bei einer Reederei das zweite Moment gegeben, dessen Vorhandensein § 774 für den Eintritt der beschränkt persönlichen Haftung fordert, nämlich dafs der

---

[1] Im Falle des § 771 war ursprünglich die Reederei neben dem Reeder genannt: Prot. IV 1562 (Art. 19 Abs. 2 — Abandonsystem), 1616 (Art. 21, dazu 1636), Entw. I. Lsg. Art. 428. Über die Gründe der Streichung Prot. VIII 3736, 3713 (s. dazu 3738).

[2] S. Wagner I 199.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 316, 320.

[4] A. M. Boyens I 295 f. Er läfst (S. 295) den Korrespondentreeder wenigstens, wenn er zu den Mitreedern gehört, aus der Einziehung den Schiffsgläubigern für den ganzen Betrag der eingezogenen Gelder haftbar werden und rechtfertigt dies damit, dafs der einziehende Reeder mit der Verteilung der Gelder bis nach Befriedigung der Gläubiger warten müsse, dafs ihm daher (S. 296) ein subjektives Verschulden zur Last falle, wenn er vorher verteile. Indessen besteht eine solche Wartpflicht für den Korrespondentreeder gegenüber den Gläubigern nicht, würde ferner im Falle ihres Bestehens eine Haftung aus der Einziehung allein nicht gegeben sein, und beruht endlich die im Gesetze vorgesehene Haftung aus der Einziehung nicht auf einer durch sie erfolgenden Pflichtverletzung. Den Vorwurf der Inkonsequenz erhebt daher Boyens gegen Ehrenberg mit Unrecht.

[5] Die Vorschrift des § 496 Abs. 2 (s. Wagner I 208) kommt, weil nur auf das Verhältnis des Korrespondentreeders gegenüber der Reederei bezüglich, für § 774 nicht in Betracht.

Digitized by Google

Reeder von der Schiffsgläubigerforderung vor der Aussendung des Schiffes Kenntnis erhalten habe? Die Reederei ist keine juristische Person, die durch ihre Organe Kenntnis erlangte[1]. Andererseits ist es unmöglich, dafs etwa nur diejenigen Mitreeder nach § 774 beschränkt persönlich haftbar würden, denen die Kenntnis von der Schiffsgläubigerforderung nachzuweisen wäre. Wenn die Aussendung von der Reederei auszugehen hat, mufs auch eine Kenntniserlangung seitens der Reederei vom Gesetze ins Auge gefafst sein[2]. Denn gerade die Aussendung in Kenntnis der Forderung ist der Rechtsgrund für die Entstehung der beschränkt persönlichen Haftung. Daher wird jedenfalls dann diese Haftung für alle Mitreeder eintreten, wenn der Korrespondentreeder in Kenntnis von der Schiffsschuld das Schiff ausgesandt hat, oder wenn bei der Beschlufsfassung durch die Reederei der die Aussendung beschliefsenden Majorität die Existenz der Schiffsgläubigerforderung bekannt gewesen ist[3]. Der Korrespondentreeder als solcher wird auch hier nicht beschränkt persönlich haftbar. Eine solidarische Haftung der Mitreeder kann auf Grund des § 774 niemals, sondern nur nach allgemeinen Grundsätzen (aus eigenem Verschulden usw.) eintreten.

VI. Durch den Eintritt der beschränkt persönlichen Haftung, sei es an Stelle einer Sachhaftung oder neben ihr, wird an der Forderung des Schiffsgläubigers selbst nichts geändert. Auch die beschränkt persönliche Haftung kann Haftung für eigene oder für

---

[1] Vgl. Gierke, Genossenschaftstheorie, S. 359 Anm. 3, andererseits 627 f., 698.

[2] Vgl. dazu oben S. 286 Anm. 1.

[3] A. M. anscheinend Ehrenberg, Beschr. Haftung. S. 316, 320. Lewis, Seerecht[2] II 234 läfst das Wissen des Korrespondentreeders sämtlichen Mitreedern präjudizieren, dagegen, wenn nur ein Mitreeder die geforderte Kenntnis besafs, auch nur ihn pro rata haftbar werden. Die Fälle, dafs dieser Reeder den Beschlufs allein gefafst hat, dafs seine Part zur Beschlufsfassung erforderlich war, dafs er an der Beschlufsfassung nicht teilgenommen oder gegen die Absendung gestimmt hat, werden von Lewis nicht gesondert. Auch Boyens I 295 scheint beschränkt persönliche Haftung pro rata der übrigen Mitreeder anzunehmen, wenn auch nur ein Mitreeder trotz Kenntnis von Schiffsschulden für die Aussendung des Schiffes auf die neue Reise gestimmt hat; der oder die Mitreeder, bei denen dies zutrifft, sollen solidarisch haften. Wenn aber etwa ein Mitreeder, der eine Zwanzigstel Part hat, von der Schiffsschuld weifs, und der Beschlufs einstimmig gefafst worden ist, kann doch nicht gesagt werden, dafs die Reederei das Schiff in Kenntnis der Forderung ausgesandt habe. Andererseits ist die Annahme solidarischer Haftung für die wissenden Mitreeder, die für die Aussendung gestimmt haben, im Gesetze auch nicht begründet. Die Frage drängt nach gesetzlicher Entscheidung.

Digitized by Google

fremde Schuld sein. Der letztere Fall ist z. B. gegeben, wenn der Erwerber des veräufserten Schiffes es zu einer neuen Reise in See sendet, nachdem er von einem für den früheren Reeder vom Schiffer nach Mafsgabe des § 528 geschlossenen Kreditgeschäfte Kenntnis erlangt hat. Auch eine mehrfache, beschränkt persönliche Haftung kann in diesem Falle neben der Sachhaftung für die Schuld bestehen. Durch die Vorschriften des § 774 wird, wie sein Abs. 3 noch besonders hervorhebt, die persönliche Haftung des Reeders nicht berührt, die nach § 771 aus der Einziehung der Fracht[1] entsteht. Hat daher derselbe Reeder das Schiff entsandt und die Fracht eingezogen, so haftet er beschränkt persönlich sowohl nach § 774, als auch nach § 771, also in Höhe des durch Summierung der in beiden Vorschriften genannten Beträge sich ergebenden Gesamtbetrages. Hat dagegen etwa vor der Veräufserung des Schiffes der Reeder die Fracht eingezogen und dann nach ihr der neue Reeder die Entsendung nach § 774 vorgenommen, so haftet jeder von ihnen aus seinem Handeln.

Der Gläubiger kann die beschränkt persönliche Haftung geltend machen, ohne die Verweisung auf vorgängige Realisierung einer anderen, insbesondere der Pfandhaftung, befürchten zu müssen. Das ist anzunehmen, weil das Gegenteil nicht besonders vorgeschrieben und auch aus allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts nicht zu entnehmen ist. Es ist nicht einzusehen, warum der Gläubiger, der sich nach freier Wahl aus dem Schiff oder der Fracht befriedigen konnte, nach Einziehung der letzteren nicht ebenso frei zwischen der an ihre Stelle getretenen, persönlichen Haftung des Reeders und dem Pfandrecht am Schiffe sollte wählen dürfen. Die persönliche Haftung ist in diesem und den gleichartigen Fällen ein Surrogat der erlöschenden oder ausbleibenden Sachhaftung und mufs deshalb, soweit möglich, in deren Rechtsstellung eintreten. Für den Fall des § 774 aber, in dem die beschränkt persönliche Haftung neben das Pfandrecht tritt, schliefst das Gesetz ausdrücklich ihre Subsidiarität aus[2].

---

[1] H.G.B. 774 Abs. 3 sagt: „der dem Gläubiger haftenden Fracht." Das ist eine nicht ganz genaue Bezeichnung der Bruttofracht der Reise, aus welcher die Forderung des Gläubigers entstanden ist. Denn wenn die Forderung erst nach der Einziehung der Fracht entstanden ist, hat diese dem Gläubiger niemals gehaftet (vgl. dazu oben S. 276 Anm. 4).

[2] Durch das Wort „zugleich", s. oben S. 279 Anm. 2. Ehrenberg (Beschr. Haftung, S. 318) ist der Ansicht, dafs die persönliche Haftung subsidiär sei, wenn das Schiff bei Anstellung der Klage bereits wieder zurück-

Digitized by Google

VII. Will der Schiffsgläubiger die beschränkt persönliche Haftung im Wege der Klage geltend machen, so hat er diese gegen den Haftenden anzustrengen. Eine gesetzliche Passivlegitimation zur Klage gegen den Reeder besteht nicht, insbesondere auch nicht für den Schiffer[1]. Das Gericht des Heimatshafens ist nach Mafsgabe der §§ 488, 508 für die Klage zuständig. Nach allgemeinen Grundsätzen würde der Kläger nicht nur zu beweisen haben, dafs ein die persönliche Haftung begründendes Handeln des Beklagten (wie Einziehung oder Entsendung) stattgefunden hat, sondern auch, dafs der Wert der von diesem Handeln betroffenen Haftungsobjekte zur Deckung der klägerischen Forderung überhaupt ausgereicht hätte, und dafs von diesem Werte ein dem geforderten entsprechender Betrag auf ihn, den Kläger, entfallen wäre. Mit Rücksicht auf die dem Gläubiger hierdurch erwachsende Beweisschwierigkeit hat aber § 774 Abs. 2[2] für den Fall der Entsendung des Schiffes zu einer neuen Reise eine gesetzliche Vermutung dafür geschaffen, dafs der Gläubiger seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde, wenn der Wert, den das Schiff bei dem Antritte der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre. Für diesen Fall ist also dem Reeder der Beweis der Unzulänglichkeit des Schiffswertes zur Befriedigung eben des Klägers aufgebürdet worden. Eine analoge Anwendung der Vorschrift des § 774 Abs. 2 auf die sonstigen Fälle der beschränkt persönlichen Haftung ist nicht zulässig, weil in ihnen die besonderen Beweisschwierigkeiten nicht gegeben sind, die für den Fall des § 774 Abs. 1 (und ebenso des § 693) die Verschiebung des Beweises zu Gunsten des Gläubigers rechtfertigen[3].

---

gekehrt sei und der Befriedigung aus ihm keine räumliche Entfernung mehr im Wege stehe. Gegenüber der uneingeschränkten Vorschrift des Gesetzes kann aber eine solche Änderung der Haftung nicht lediglich deshalb angenommen werden, weil ein Fall eintritt, für den jene Vorschrift nicht geboten gewesen wäre. S. übrigens auch Heck, Grofse Haverei, S. 469, der aber irrtümlich für Art. 777 (= § 774) von einer an die Stelle des Schiffes (sic!) tretenden, persönlichen Haftung spricht.

[1] Sie ist für diesen im § 761 Abs. 2 nur in Ansehung der Klage ausgesprochen, mittelst deren der Schiffsgläubiger die Befriedigung aus Schiff und Fracht betreibt. Vgl. Art. 764 (Prot. VI 2928, VIII 4173) und Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 314 f.; Heck, Grofse Haverei, S. 468.

[2] Dazu Prot. IV 1634, VIII 3737, 3791 f.

[3] So auch Lewis, Seerecht[2] II 229, 28; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 440; a. M. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 310, der aber (s. Recht des Schiffsgläubigers, S. 11) seine Ansicht geändert zu haben scheint.

Digitized by Google

Ist der Reeder auf Grund der beschränkt persönlichen Haftung verurteilt, so entsteht die Frage, ob deren Begrenzung auch für Prozefszinsen und -kosten gilt. Sie erledigt sich von selbst für die Vertreter der Ansicht, dafs die Prozefsführung stets eine persönliche Haftung für Zinsen und Kosten begründe[1]. Sie mufs aber, auch wenn dies für die Fälle der blofsen Sachhaftung nicht anerkannt wird, für die der beschränkt persönlichen Haftung bejahend beantwortet werden[2]. Es ist nicht richtig, dafs hier der Reeder den gesetzlich bestimmten Wert so hergeben solle, wie im Falle der Sachhaftung das Haftungsgut, und dafs deshalb der Gläubiger auch in Ansehung der Prozefszinsen und -kosten für seine Befriedigung auf diesen Wert angewiesen sei. Die beschränkt persönliche Haftung ist nicht Sachhaftung eines Werts und kann dies nicht sein. Die Gründe, die im Falle der Sachhaftung gegen die Heranziehung des nicht haftenden Vermögens zur Tilgung der Zinsen- und Kostenschuld sprechen, kommen im Falle der beschränkt persönlichen Haftung nicht in Betracht. Deshalb mufs der Reeder, der es hier zum Rechtsstreit kommen läfst, auch für die daraus erwachsenden Zinsen und Kosten persönlich haften.

Im Konkurse des Reeders gelangen die Forderungen, für die er beschränkt persönlich haftet, mit den sonstigen nicht privilegierten Forderungen zu gleichmäfsiger Befriedigung[3]. Sie kommen aber natürlich in ihrer Gesamtheit nur zu dem durch die Haftungsbeschränkung gegebenen Höchstbetrage in Betracht. Hiernach hat die Feststellung der Höhe für die einzelnen Forderungen in Gemäfsheit der Vorschriften des H.G.B. zu erfolgen. Dann aber entfällt auf jede von ihnen die allgemeine Konkursquote[4].

g) Rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts. § 25[5].

I. Wenn in der vorangegangenen Darstellung das Recht der Schiffsgläubiger als ein Pfandrecht bezeichnet und auch verschiedentlich seine Pfandrechtsnatur zu Schlufsfolgerungen ver-

[1] Vgl. dazu oben S. 247.

[2] Vgl. R.G.C.S. XXXIII S. 86; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 426; a. M. Boyens I 219.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 310, 156 f.; Heck, Grofse Haverei, S. 469 f.

[4] So im Ergebnis auch Ehrenberg a. a. O. Was Heck a. a. O. gegen ihn ausführt, läuft darauf hinaus, den Gedanken der in rem versio nicht auch im Konkurse fortwirken, sondern im Konkursfalle zweimal wirken zu lassen.

[5] Hierzu aufser den oben S. 207 Anm. 3 Angeführten S—n Anm. zu Seuffert XLII Nr. 135; Mittelstein, Z. f. H.R. XXXIX 244 ff.; Pappen-

Digitized by Google

wendet worden ist, so ist hiermit das Ergebnis der nachfolgenden Untersuchung der Rechtsnatur des Schiffsgläubigerrechts vorweggenommen worden. Diese Untersuchung selbst durfte erst nach Betrachtung der gesetzlichen Vorschriften über das Schiffsgläubigerrecht angestellt werden, wenn sie sicheren Boden unter den Füfsen haben sollte. Freilich scheint, wenn man die Vorschriften des Gesetzes zunächst ins Auge fafst, ein Zweifel über die Natur des Schiffsgläubigerrechts ausgeschlossen zu sein. Nach § 774 gewähren gewisse Forderungen die Rechte eines Schiffsgläubigers. Als logisches Prius sind somit die Forderungen gedacht, als logisches Posterius die von ihnen gewährten Schiffsgläubigerrechte. Die Forderungen sind von sehr verschiedener Art. Dafs es sich aber um wirkliche Forderungen, d. h. Gläubigerrechte aus Schuldverhältnissen handelt, kann bei vielen von ihnen schon deshalb nicht in Abrede gestellt werden, weil sie die Rechtsfolge von Tatbeständen bilden, die dem Seehandelsrecht nicht eigentümlich, sondern ihm und dem allgemeinen bürgerlichen Recht gemeinsam sind. Die einschlägigen Vorschriften des letzteren für Schuldverhältnisse heischen Anwendung auch auf die in Rede stehenden Forderungen, soweit nicht Sonderrecht für sie gilt. Und es ist vollkommen unerfindlich, was der Anspruch des Schiffsmanns auf die verdiente Heuer oder der des Kreditgebers aus einem vom Schiffer geschlossenen Notgeschäfte, was der Anspruch auf Ersatz von Kollisionsschaden oder auf Bergelohn anderes sein sollte, als Ausflufs einer Forderung[1].

Das den Gläubigern der genannten Forderungen durch diese gewährte, besondere Recht wird vom Gesetze als Pfandrecht bezeichnet (H.G.B. 755, 756, 759 Abs. 1)[2]. Es wird im § 755 Abs. 1

heim, ebd. XXXIX 308 f., XLII 434 f., XLIV 598 ff., XLVII 144 f., 163 ff., Krit. Vierteljahresschr. XLII 520 ff.; Krückmann, Arch. f. Bürgerl. Recht VIII 132 ff.; v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechtes, S. 5, 155 ff.; Pferdmenges in der oben S. 62 Anm. 5 angeführten Schrift; Kohler, Arch. f. d. civilist. Praxis XCI 158 f., 171 ff.; Ehrenberg, Das Recht des Schiffsgläubigers (in Göttinger Festschrift für Regelsberger, 1901); Stockmann, Die rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger nach See- u. Binnenschiffahrtsrecht (Greifswalder Dissert., 1901); Brodmann, Z. f. H.R. LII 128 ff.; Lüerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte (Berlin 1902); Isay in Jherings Jahrbb. XLVIII 187 ff., bes. 195; Marx, Beschränkte Haftung des deutschen Handels- und Schiffahrtsrechts (Heidelb. Dissert., 1904).

[1] Von dieser Auffassung als der gegebenen geht denn auch das R.O.H.G. XXII 88 ff. bei der Ermittelung des für die Verjährungseinrede mafsgebenden, örtlichen Rechtes aus.

[2] Vgl. auch § 725 Abs. 1: „Die" (aus grofser Haverei) „Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe und der Fracht zu entrichtenden Bei-

Digitized by Google

dem durch Verbodmung begründeten, rechtsgeschäftlichen Pfandrecht und anderweitig (§§ 764, 776) den „sonstigen" Pfandrechten am Schiffe gegenübergestellt. Es dient dazu, dem Schiffsgläubiger Befriedigung, d. h. Befriedigung wegen seiner Forderung, aus Schiff und Fracht zu verschaffen (§ 761 Abs. 1) und steht somit seinem Inhalte nach in Einklang mit der Begriffsbestimmung des B.G.B. (§§ 1204 Abs. 1, 1273) für das Pfandrecht an beweglichen Sachen und Forderungen. Mit dem Pfandrechte zumal an eingetragenen Schiffen und an Forderungen stimmt es trotz vielfach eigentümlicher Ausgestaltung in prinzipiell wichtigen Beziehungen überein, so hinsichtlich der Art seiner Geltendmachung[1] und der Regelung der Konkurrenz mehrerer Berechtigter durch eine gesetzliche Rangordnung. Hiernach scheint es mit Grund als ein Pfandrecht und, weil unmittelbar kraft Rechtssatzes eintretend[2], als gesetzliches Pfandrecht bezeichnet und somit den in Ermangelung von Sonderrecht in Betracht kommenden, allgemeinen Vorschriften für gesetzliche Pfandrechte unterstellt zu sein.

Gleichwohl wird dem Schiffsgläubigerrecht mit sehr verschieden gearteter Begründung die Natur eines gesetzlichen Pfandrechts abgesprochen. Nun versteht sich, dafs bei der Auslegung des Gesetzes dessen etwa unrichtige Ausdrucksweise seinem wahren Willen gegenüber zurückzutreten hat. Aber eine starke Vermutung spricht zu Gunsten derjenigen Auffassung, die Wort und Willen des Gesetzes sich decken läfst[3]. Und es werden an den Beweis ihrer Unrichtigkeit um so höhere Anforderungen gestellt werden müssen, wenn es sich, wie im vorliegenden Falle, nicht um eine nur vereinzelt und gelegentlich gebrauchte Bezeichnung, sondern um eine häufig und folgerichtig angewendete Ausdrucksweise handelt[4].

---

träge die Rechte von Schiffsgläubigern. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht ihnen . . . ein Pfandrecht zu."

[1] Vgl. H.G.B. 761 mit B.G.B. 1268, 1277.

[2] Hiervon macht nur das Recht des Bodmereigläubigers eine Ausnahme.

[3] S. auch Mittelstein, Z. f. H.R. XXXIX 256.

[4] Darauf, dafs die Vorschriften des A.D.H.G.B. trotz der inzwischen erfolgten Anfechtung unverändert in das H.G.B. übernommen worden sind, soll mit Rücksicht auf die Entstehungsgeschichte des letzteren (Z. f. H.R. XLVI 255 f., 288, 384 f.) kein besonderes Gewicht gelegt werden. Ebensowenig darauf, dafs das B.Sch.G. 102 ff. dem H.G.B. durchaus gefolgt ist. Wenn aber die K.O. (§ 41 Nr. 8 ä. F., § 49 Abs. 1 Nr. 2 n. F.) ein Absonderungsrecht denen einräumt, die an gewissen Gegenständen ein gesetzliches Pfandrecht haben, und wenn hierunter, wie unstreitig ist, auch die Schiffsgläubiger in Ansehung nicht immobilisierter Schiffe zu verstehen sind, so wird dem doch erhebliche Be-

Digitized by Google

II. Die Ansichten, welche in der Annahme eines Widerstreits zwischen dem vom Gesetze Gesagten und dem von ihm Gewollten übereinstimmen, zerfallen, soweit sie ein näheres Eingehen notwendig machen[1], in zwei Klassen, je nachdem bestritten wird, dafs in den Fällen des Schiffsgläubigerrechts eine Forderung, oder dafs ein gesetzliches Pfandrecht gegeben sei.

Die erstere Meinung wird gegenwärtig besonders von Boyens[2] vertreten. Nach ihm ist das vom Gesetz als Pfandrecht bezeichnete Recht „nicht ein nur accessorisch neben eine persönliche“ (sic!) „Forderung tretendes dingliches Recht“, sondern es „erschöpft in

deutung beizumessen sein. Und vollkommen deutlich gelangt die Auffassung des geltenden Rechts zum Ausdruck in C.P.O. 1002 Abs. 6, nach welchem in dem Aufgebot der Schiffsgläubiger diesen für den Fall, dafs sie sich nicht melden, als Rechtsnachteil anzudrohen ist, dafs ihre Pfandrechte erlöschen, sofern nicht ihre Forderungen dem Antragsteller bekannt sind.

[1] Über die verschiedenen Versuche, das Schiffsvermögen oder gar das Schiff als Subjekt der Schiffsgläubigerschuld zu betrachten, s. oben S. 62 f., 25 f.; über die Wertrechtstheorie von Kohler (Arch. f. d. civilist. Praxis XCI 155 ff., bes. 158 f.) s. Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 27 ff., 39 ff., dazu Brodmann, Z. f. H.R. LII 166. Kohler erblickt (S. 159 Anm. 4) den Gedanken der Schiffsgläubigerschaft darin, dafs der Reeder gar nicht verpflichtet sei und dem Berechtigten nur ein Wertrecht am Schiffsvermögen oder an Teilen desselben zustehe (s. bereits für die Bodmerei Bremer, Hypothek und Grundschuld, S. 71 ff.). Darnach würde, wenn der Schiffer unterwegs die zur Ausführung der Reise erforderlichen Lebensmittel auf Borg gekauft hat (H.G.B. 528, 754 Nr. 6), der Reeder dem Verkäufer gegenüber zwar die Rechte, nicht aber auch die Pflichten des Käufers haben!

[2] I 188 ff., vgl. I S. XIX Anm. 16, II 58 Anm. 13, 427 f. Anm. 9. Wie Boyens schon Skonietzki in Gruchots Beitr. XXVII 536 f., der unter dem Einfluss von Bremer (s. oben Anm. 1) zu stehen scheint, und früher Cosack, Handelsrecht[2], S. 133 f. Gegen Boyens s. Pferdmenges a. a. O. S. 81 ff.; Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 23 ff.; Brodmann, Z. f. H.R. LII 342 f.; Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 42 ff. Von den von Schaps Anm. 1a zu § 486 als Vertretern der „Theorie des ausschliefslich dinglichen Rechts“ Genannten ist kaum einer ernstlich hierher zu rechnen. Auch bei S—n (Nachschrift zu Seuffert LV Nr. 220) glaube ich nicht mit Ehrenberg a. a. O. S. 23 Anm. 1 den Schein des Hinneigens zu der in Rede stehenden Ansicht erblicken zu müssen. Bei Bemerkungen, wie denen von Cresp-Laurin II 215 und Pöhls I 112, handelt es sich um eine etwa in der Formulierung anfechtbare Betonung der überwiegenden, tatsächlichen Bedeutung, die der („dinglichen“) Haftung des Schiffsvermögens gegenüber der („persönlichen“) Schuld des Reeders zukommt. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 437 Anm. 7 mifst diesen Bemerkungen eine zu grofse Tragweite bei. So ist denn auch auf die gelegentliche Gegenüberstellung von obligatorischen Ansprüchen gegen den Reeder und Schiffsschulden in R.G.C.S. XXXII 58 kein besonderes Gewicht zu legen (vgl. die Ausführung desselben Senats XXXVII 183).

Digitized by Google

dem letzteren seinen Inhalt voll". Es ist ihm „ein selbständiges Recht auf Aneignung eines Teiles der im Schiffsvermögen vorhandenen Werte, ähnlich wie die Grundschuld ein Recht auf Aneignung eines Teiles des im Grundstück vorhandenen Wertes ist". Die Begründung dieser Auffassung ist sehr dürftig ausgefallen. Aus ihr soll es sich erklären, dafs der Reeder, in dessen Betrieb die Schuld (sic!) entstanden ist, dem Gläubiger nicht anders gegenübersteht, als ein nachfolgender Reeder. Wenn aber dem so wäre[1], dann würde es nicht beweisen, dafs eine Obligation fehlte, sondern nur, dafs es sich um eine Realobligation handelte. Unerheblich ist ferner, dafs in den Fällen der reinen Sachhaftung der Schiffsgläubiger sein Recht im Klagewege nur gegen den jeweiligen Reeder, nicht auch gegen den verfolgen kann, der zur Zeit der Entstehung der Schuld Reeder war. Auch dies steht mit der Theorie der Realobligation in Einklang, nicht minder aber mit der Annahme einer schlichten Schuld, wegen deren nur Sachhaftung besteht. Denn da die Klage zur Realisierung der Haftung dient, kann sie nur gegen den gerichtet werden, in dessen Herrschaftsbereich das Haftungsgut sich befindet.

Wenn endlich Boyens geltend macht, dafs gegenüber der Schiffsgläubigerklage die gemeinrechtliche Einrede der Vorausklage nicht stattfinde, so kommt, auch abgesehen von deren nunmehriger Beseitigung, diesem Argument neben dem vorher erwähnten keine selbständige Bedeutung zu. Denn eine Verweisung auf die vorherige Ausklagung des Schuldners, wie Nov. 4 c. 2 sie dem Pfandbesitzer einräumt, kann naturgemäfs nur insoweit in Betracht kommen, als der Gläubiger überhaupt ein Klagerecht dem Schuldner gegenüber hat[2]. Kann somit die Behauptung einer unrichtigen Ausdrucksweise des Gesetzes nicht als erwiesen gelten, so ist andererseits zu bemerken, dafs Boyens selbst seiner Ansicht nicht treu bleibt. Er findet die Sonderstellung des Schiffsvermögens darin, dafs „wegen gewisser Verbindlichkeiten" nur das Schiffsvermögen den Gläubigern hafte (I 188). Er spricht (s. oben) von dem Reeder, in dessen Betrieb „die Schuld" entstanden ist. Er läfst (I 189, vgl. auch 190 Nr. 3 a. E.) den Umfang des angeblich selbständigen Rechts auf Aneignung eines Wertteils bestimmt werden „durch den Betrag der Forderung des Schiffsgläubigers,

[1] S. dagegen unten Nr. V u. VI.

[2] Vgl. auch Brodmann S. 152, der jedoch alles auf die Zwangsvollstreckung allein abstellt, da er (S. 164 f.) dem Schiffsgläubiger als solchem auch eine Schuldklage zuspricht.

Digitized by Google

welcher sich aus dem konkreten Rechtsgrund ergibt" usw. Hier wird doch überall das Bestehen eines durch das dingliche Recht gesicherten, namentlich für dessen Entstehung und Umfang maßgebenden Schuldverhältnisses anerkannt.

III. Das Gegenstück zu der eben besprochenen bildet die Ansicht, es handle sich bei dem Schiffsgläubigerrecht nicht um ein zur Sicherung einer Forderung dienendes Pfandrecht, sondern lediglich um die Gewährung eines Dritten gegenüber wirksamen Schutzes in Gestalt einer actio in rem scripta an ein Forderungsrecht. Von Ehrenberg[1] begründet hat diese Ansicht eine große Anzahl von Anhängern gefunden[2] und längere Zeit als herrschende, wenn auch nicht unangefochtene[3], Meinung gelten können. Ehrenberg hat dem Schiffsgläubigerrecht die Eigenschaft eines dinglichen, mithin auch eines Pfandrechts früher aus drei Gründen abgesprochen[4]: weil es nicht einmal potentiell dem Berechtigten irgendwie eine dauernde Ausübung gestatte, weil es dem Eigentümer des Schiffs an diesem selbst zustehen, und weil es ohne weiteres zur Kompensation gegen Forderungen benutzt werden könne. Von diesen drei Argumenten kommt das letzte nicht ernstlich in Betracht, weil es zum mindesten diejenigen Theorien nicht trifft, die das Pfandrecht des Schiffsgläubigers mit einem Forderungsrecht verbunden sein lassen. Die Aufrechnung erfolgt eben gegen die Forderung[5], aber nur in demselben Umfange, in welchem der

[1] Beschr. Haftung, S. 264 Anm. 86, 111 f., 464, Z. f. H.R. XXVII 322 f.

[2] So Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 189 ff., Z. f. H.R. XXXIX 245 ff., Komm. z. B.Sch.G. Vorbem. z. § 102 II (der aber jetzt — B.Sch.R.[2] I 414 ff. — seine Ansicht in manchen Punkten geändert hat); Braband, Freiw. Veräußerung deutscher Seeschiffe, S. 48 ff.; A. Goldschmidt, Die rechtl. Natur des Bodmerei-Vertrages (Erlanger Dissert., 1895), S. 39 f.; aus der Rechtsprechung O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. VII (1886) S. 73, XIV (1893) S. 70, XV (1894) S. 52 f. (andererseits freilich ebd. S. 94 f.), s. auch XXI (1900) S. 83[2], XXIV (1903) S. 250, Reichsgericht ebd. XIV (1893) S. 71. Nicht klar zu erkennen ist der Standpunkt von Schröder (bei Endemann S. 257, 285, 297, 306, Z. f. H.R. XXXII 248 einerseits, bei Endemann S. 303 ff. andererseits; s. freilich Marx a. a. O. S. 69 Anm. 11) und Burchard, Bergung und Hülfeleistung, S. 187 f. (dazu Pappenheim, Z. f. H.R. XLVII 155, 164 f.).

[3] S. dagegen S—n zu Seuffert XLII 135; Pappenheim, Z. f. H.R. XXXIX 309, XLII 434, XLIV 598; Pferdmenges (1895) S. 29 ff.; Schaps Anm. 1b zu § 486; Boyens I 189 f.; Brodmann, Z. f. H.R. LII 128 ff.; Lüerssen a. a. O. S. 29 ff. und jetzt auch Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 36 ff. (aber dazu unten S. 298 Anm. 1).

[4] Beschr. Haftung, S. 440 ff. S. aber die oben S. 253 Anm. 4 angeführte Stelle.

[5] Brodmann a. a. O. S. 136. Die Möglichkeit der Aufrechnung bestreiten

Digitized by Google

Aufrechnende auch im Klagewege sich aus dem Vermögen seines Schuldners Befriedigung verschaffen könnte, d. h. einmal nur, wenn seine Schuld zu dem ihm selbst haftenden Schiffsvermögen gehört, und er also durch die Aufrechnung nicht in das Landvermögen des Reeders eingriffe[1], sodann nur insoweit, als er durch die Aufrechnung nicht das Recht anderer ihm vorgehender oder gleichstehender Schiffsgläubiger beeinträchtigt[2]. Was sodann die Möglichkeit von Schiffsgläubigerrechten an eigener Sache anbetrifft, so würde sie, wenn überhaupt, so auch gegenüber der Theorie der actio in rem scripta ins Gewicht fallen[3]. Bleibt also nur noch das erste Argument, welches Ehrenberg neuerdings als seiner Zeit für ihn entscheidend gewesen bezeichnet hat[4]. Er meint, das Schiffsgläubigerrecht gewähre nicht die Befugnis unmittelbarer Einwirkung auf das Schiff selbst, es sei daher kein dingliches oder Sachenrecht. Es ist aber nicht ersichtlich, warum nicht auch die von dem Willen des Eigentümers unabhängige Macht des Schiffsgläubigers, das Schiff zum Verkauf zu bringen, als Befugnis zu einer unmittelbaren Einwirkung auf das Schiff betrachtet werden sollte[5]. Und es kann ferner nicht zugegeben werden, dafs vor dem Inkrafttreten des B.G.B. die Hypothek und das landesrechtliche Registerpfandrecht an Schiffen um deswillen keine Pfandrechte gewesen wären, weil sie dem Gläubiger kein Recht auf den Besitz der Pfandsache gaben. Wenn aber die hier bekämpfte Ansicht für die Zeit vor dem Inkrafttreten des B.G.B. richtig und das Schiffsgläubigerrecht vom Gesetze nur mit einem falschen Ausdruck als Pfandrecht bezeichnet worden wäre, hätten die für das Pfandrecht geltenden Vorschriften keinesfalls subsidiär auf das Schiffsgläubigerrecht angewendet werden können. Mit einer solchen Anwendung war das Zugeständnis gegeben, dafs es sich nicht nur um eine

---

Kohler, Arch. f. d. civilist. Praxis XCI 171 f. (gegen ihn Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 13 Anm. 4) und Lüerssen S. 29, 36 ff.

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 283, 140 f., 409, Recht des Schiffsgläubigers, S. 13.

[2] Boyens I 190; Mittelstein, B.Sch.R.² I 416; Brodmann, Z. f. H.R. LII 155.

[3] Vgl. darüber Lüerssen S. 26 ff.

[4] Übrigens hat es bei dieser Gelegenheit insofern eine Änderung erfahren, als Ehrenberg jetzt nicht mehr von einer dauernden Einwirkung als Inhalt der Dinglichkeit spricht. Auf diesen Punkt seiner früheren Ausführung richtet Lüerssen S. 25 f. noch sein Hauptaugenmerk.

[5] Brodmann a. a. O. S. 138 f.; vgl. Krückmann, Arch. f. Bürgerl. Recht VIII 134 f., auch L.G. Hamburg Hans. G.Z. IV (1883) S. 158 f.

Digitized by Google

unrichtige Ausdrucksweise, sondern um den verbindlichen Willen des Gesetzes handle, das Schiffsgläubigerrecht als Pfandrecht gelten zu lassen. Dieses Zugeständnis hat namentlich der Begründer der gegnerischen Meinung in Widerstreit zu ihr zu wiederholten Malen gemacht[1], ein Umstand, der bei ihrer Würdigung schwer ins Gewicht fällt. Nachdem sie neuerdings von ihrem Urheber aufgegeben worden ist[2], bleibt abzuwarten, ob ihre übrigen Anhänger, die sich bisher fast durchgängig nur auf ihn berufen haben, sie des weiteren aufrecht erhalten und in anderer Weise begründen werden[3].

IV. Die bis auf Ehrenberg nicht angefochtene Meinung[4],

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 118 Anm. 68, 119 Anm. 70, 123 Anm. 83, 126 Anm. 88, 249, 274, 464. S. dagegen auch Brodmann a. a. O. S. 134; Lüerssen S. 16. Mehrfach hat übrigens Ehrenberg selbst das Recht der Schiffsgläubiger unwillkürlich als Pfandrecht bezeichnet, so Beschr. Haftung, S. 263 f., 110 (s. oben S. 253 Anm. 4), ferner ebd. S. 282 Z. 3 v. o. („ein neues Pfandrecht").

[2] Vgl. dazu unten S. 298 Anm. 2.

[3] Auch Kohler (über dessen eigene Ansicht oben S. 293 Anm. 1) läßt das Schiffsgläubigerrecht trotz Anerkennung seiner Ähnlichkeit mit dem Pfandrechte nicht als ein solches gelten. Er meint (Arch. f. d. civilist. Praxis XCI 159), es habe auch seine besonderen Eigentümlichkeiten: „es ergreift bewegliche und unbewegliche Sachen nach ganz besonderen Grundsätzen, wird nach besonderen Grundsätzen erworben und erlischt nach eigenen Regeln." Indessen einmal hört ein besondere Eigentümlichkeiten aufweisendes Pfandrecht darum noch nicht auf, ein Pfandrecht zu sein. Sodann aber muß in Abrede gestellt werden, daß das Schiffsgläubigerrecht unbewegliche Sachen ergreift. Endlich finden seine Entstehung und sein Erlöschen nur innerhalb sehr enger Grenzen nach besonderen, übrigens zum großen Teile ihm nicht eigentümlichen Grundsätzen statt, die mit seiner Pfandrechtsnatur vollkommen verträglich sind. Eine Besonderheit besteht allerdings hinsichtlich der Verjährung. Lüerssen S. 54 ff. hat darauf hingewiesen, daß den sie betreffenden Vorschriften des H.G.B. 901 ff. ein Einwand gegen alle Theorien sich entnehmen ließe, die dem Schiffsgläubigerrecht einen rein oder gemischt dinglichen Charakter zuschreiben; in den Fällen bloßer Sachhaftung könne weder das klaglose Schuldverhältnis, noch das dingliche Recht am Schiffsvermögen einer Anspruchsverjährung im Sinne des B.G.B. 194 Abs. 1 zu Grunde liegen. Lüerssen selbst versucht den Einwand, den er sich gemacht hat, zu widerlegen. Das ist ihm aber, wie mir scheint (vgl. unten § 30 Nr. III), nicht gelungen. Die Vorschriften der §§ 901 ff. fügen sich in der Tat keiner Ansicht ein, die in dem Anspruch des Schiffsgläubigers etwas anderes als den Anspruch des Gläubigers auf die Leistung des Schuldners erblickt. Aber jenen Vorschriften steht eine so große Zahl gegen diese Auffassung sprechender gegenüber, und sie selbst sind, wie sich zeigen wird, so unklar, daß sie eine ausschlaggebende Bedeutung bei der Beantwortung der uns beschäftigenden Frage nicht beanspruchen können. Über Lüerssens Bedenken wegen der Arrestanlegung s. oben S. 252 Anm. 3.

[4] Für sie z. B. Koch, A.D.H.G.B. S. 890 Anm. I; Beseler, System d.

Digitized by Google

dafs Wort und Wille des Gesetzes in der Frage der Natur des Schiffsgläubigerrechts mit einander in Einklang stehen, ist neuerdings wieder mehr und mehr zur Annahme gelangt. Unter ihren Vertretern besteht jedoch Streit über die Beschaffenheit der durch das gesetzliche Pfandrecht des Schiffsgläubigers gesicherten Forderung. Der überwiegenden Ansicht zufolge wäre sie eine Realobligation[1], dergestalt, dafs die Schuldnereigenschaft durch ein Herrschaftsverhältnis zu dem Pfandobjekte bedingt und gegeben sei, und insbesondere die Veräufserung des Schiffes durch den ursprünglichen Schuldner an dessen Stelle den Erwerber als Schuldner eintreten lasse. Dieser Meinung ist die andere entgegengestellt worden, dafs der Schiffsgläubiger zwar sein Pfandrecht auch anderen Besitzern der Pfandsachen, als dem ursprünglichen Schuldner, gegenüber geltend machen könne, der Wechsel in der Person des Schuldners aber hiermit nichts zu tun habe, sondern sich lediglich nach allgemeinen Grundsätzen vollziehe[2]. Die Frage ist in allen Beziehungen von praktischer Bedeutung, in denen sich an das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer Schuld rechtliche Folgen knüpfen[3]. So zunächst für den Fortbestand des gesetzlichen Pfandrechts des Schiffsgläubigers selbst. Wenn der Veräufserer

gem. dtschn. Privatrechts[3], S. 1053; Stobbe, Handb. d. dtschn. Privatrechts II[2] 701; Goldschmidt, Handb. I S. 528 Anm. 8 Nr. 7, S. 880 f., 906 Anm. 9, S. 961, 1021 (so auch später: Handb.[2] II 6 Anm. 7, System d. Handelsrechts[4], S. 247 f.).

[1] Für sie besonders Cosack, Handelsrecht[6] § 34 (seit der 3. Aufl.) und Schaps Anm. 1c zu § 486. Auch Ehrenberg hat sich neuerdings auf diesen Standpunkt gestellt (Recht des Schiffsgläubigers, S. 29 f., 34 ff.). Er meint freilich (S. 35 Anm. 2), die jetzt von ihm angenommene Theorie der durch gesetzliches Pfandrecht gesicherten Realobligation unterscheide sich nur scheinbar von seiner früheren. Indessen liefs er früher nicht, wie er S. 37 sagt, den „dinglichen Zwangsapparat" zu der actio in rem scripta hinzutreten, sondern er bezeichnete (vgl. Beschr. Haftung, S. 463 ff.) den Schutz des Forderungsrechts durch dingliches Zwangsmittel eben als actio in rem scripta und verstand (ebd. S. 285) unter dem sog. Pfandrecht lediglich die Verfolgbarkeit des Schiffes bei jedem dritten Besitzer. Dem entsprechend nehmen denn auch Mittelstein (B.Sch.R.[2] I 415, 416), Brodmann (a. a. O. S. 153) und Cosack (Handelsrecht[6], S. 138 Anm. 8) eine Meinungsänderung Ehrenbergs an.

[2] So S—n Anm. zu Seuffert XLII Nr. 135; ferner Pappenheim, Z. f. H.R. XLII 434 f. vbd. m. XLIV 598 ff., XLVII 144 f., 163 ff., Krit. Vierteljahresschrift XLII 520 ff.; zustimmend v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechtes, S. 5 f., 155 ff., ferner Brodmann, Z. f. H.R. LII 159, 163 f., 342 f. und Lüerssen S. 48 ff., sowie zum Teil Mittelstein (s. oben S. 243 Anm. 1, unten S. 301 Anm. 2 a. E.).

[3] In dieser Beziehung nicht richtig Lüerssen S. 49.

Digitized by Google

des Schiffes Schuldner der gegen ihn entstandenen Forderung geblieben ist, erlischt das Pfandrecht, falls er die Schuld als seine eigene zahlt, oder falls ihm der Gläubiger die Schuld erläfst. Was er als seine Schuld gezahlt hat, kann er nicht als ungerechtfertigte Bereicherung zurückfordern, weil er durch die Veräufserung aufgehört habe, Schuldner zu sein[1]. Ein zwischen ihm und dem Gläubiger geschlossener Vergleich stellt die Schuld mit Wirkung auch für das Mafs der Pfandhaftung fest. Mit gleicher Wirkung kann die Fälligkeit der Schuld durch Vereinbarung zwischen Veräufserer und Gläubiger im Wege der Stundung hinausgeschoben werden. Ist der Eintritt der Fälligkeit durch vorgängige Kündigung bedingt, so hat diese an den Veräufserer, nicht an den Erwerber zu erfolgen (vgl. unten S. 302). Tritt der Gläubiger die Forderung an einen andern ab, so kommt es für die in den §§ 407 ff. B.G.B. vorgesehenen Rechtsfolgen auf das Wissen oder Nichtwissen des Veräufserers um die erfolgte Abtretung an. Die Schuld des Veräufserers ist die geeignete Grundlage für Bürgschaftsleistung[2] und Pfandbestellung. Der Veräufserer ist als Schuldner für die Anstrengung einer Feststellungsklage betreffs des Bestehens der Schuld aktiv und passiv legitimiert. In allen diesen Beziehungen, denen sich ohne Mühe weitere hinzufügen liefsen, würde sich das

[1] So würde z. B. der Reeder den Preis für die vom Schiffer unterwegs gekauften Kohlen nicht zurückfordern können, weil zur Zeit der Zahlung ein von ihm erteilter Auftrag zum Verkaufe des Schiffes ohne sein Wissen bereits ausgeführt gewesen sei, und er daher irrtümlich sich für den Schuldner gehalten habe. Hierauf habe ich als auf eine zu Gunsten meiner Ansicht sprechende Konsequenz derselben Z. f. H.R. XLIV 600 hingewiesen. Der Einwand von Schaps, das Gesetz biete für meine Ansicht nicht den mindesten Anhalt, beruht daher auf einer Verkennung der Sachlage. Wenn aber Schaps das Wort beispielsweise, welches ich meiner Argumentation hinzugefügt hatte, in Anführungsstriche setzt, so kann dies, wenn überhaupt einen Sinn, so nur den einer ungehörigen Insinuation haben, von deren Grundlosigkeit sich vielleicht nun auch ihr Urheber aus dem Texte überzeugen wird. Vgl. übrigens einerseits auch Boyens I 187 f. Anm. 7 und Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 9, 30, andererseits Cosack, Lehrb. d. dtschn. bürgerl. Rechts[2] II § 221 Nr. II 2 a. E., Brodmann a. a. O. S. 164, 343, Lüerssen S. 49. Der von Boyens II 428 Anm. 9 angezogene § 813 B.G.B. kommt nicht in Frage, weil er zum Nachteile des in Kenntnis der blofsen Sachhaftung zahlenden Reeders durch § 814 aufser Anwendung gesetzt wird.

[2] Wenn andererseits der Veräufserer dem Gläubiger für die Schuld persönlich einstehen zu wollen verspricht, ist dies keine Bürgschaftserklärung, sondern Unterwerfung seines nicht haftenden Vermögens unter die Haftung von seiten des Schuldners.

Digitized by Google

Gegenteil ergeben, wenn durch die Veräufserung ein Wechsel in der Person des Schuldners eingetreten wäre.

V. Der Behauptung, die Schiffsgläubigerforderung sei eine Realobligation, fällt die Beweislast zu. So lange Ehrenberg das Pfandrecht des Gesetzes im Sinne einer actio in rem scripta verstanden wissen wollte, konnte er sich — gleichviel ob mit Recht oder nicht[1] — dafür auf die Vorschrift des Art. 758 Abs. 2 A.D.H.G.B. berufen, nach der das sog. Pfandrecht gegen dritte Besitzer des Schiffes verfolgbar war. Die herrschende Meinung, der er sich nun angeschlossen hat, läfst das Pfandrecht neben der Realobligation bestehen; sie kann sich daher für die Nachweisung der letzteren nicht auf den das erstere angehenden Abs. 2 des § 755 (= Art. 758) stützen. Eine andere gesetzliche Vorschrift, die den in § 754 genannten Forderungen die Eigenschaft der Realobligation zuwiese, ist aber bisher nicht angeführt worden[2]. Der Beweis dafür, dafs die Person des Schuldners bei den in Rede stehenden Forderungen nicht nach allgemeinen Grundsätzen, sondern durch ein Verhältnis zu einer Sache sich bestimme, kann nur auf indirektem Wege erbracht werden.

Den ersten Versuch hierzu hat neuerdings Ehrenberg[3] gemacht. Er vergleicht das Verhältnis des Schiffsgläubigers zu dem Reeder, der der erste Schuldner war, einerseits und zu einem späteren Erwerber des Schiffsvermögens andererseits und gelangt zu dem Ergebnis, dafs die rechtliche Stellung des Schiffsgläubigers ganz dieselbe sei, möge ihm nun der ursprüngliche Reeder oder ein Rechtsnachfolger desselben gegenüberstehen. Aber die von ihm gefundene Übereinstimmung bezieht sich zum gröfseren Teile auf die Geltendmachung des gesetzlichen Pfandrechts. Sie kann insoweit nichts beweisen, weil diese Geltendmachung einem Nichtschuldner gegenüber mit Bezug auf das in seiner Hand befindliche Pfandobjekt in gleicher Weise möglich ist, wie dem Schuldner

[1] Es sei hier nur darauf hingewiesen, dafs das Pfandrecht an der Fracht dabei unberücksichtigt blieb.

[2] Ein argumentum e contrario aus § 477 (= Art. 442 A.D.H.G.B.) ist unzulässig, weil die Bedeutung dieser Vorschrift im Laufe der Beratungen, die zu ihr geführt haben, gänzlich verändert worden ist. Vgl. Prot. IV 1550, 1562, 1616, 1636, VIII 3738, 3774, auch oben S. 123. Dafs § 761 Abs. 2 sich nur auf die Pfandklage bezieht, ist selbstverständlich. Darüber, dafs die Frage nicht mittelst einer Folgerung aus der Natur des Schiffsvermögens zu beantworten ist, s. oben S. 63.

[3] Recht des Schiffsgläubigers, S. 14 ff., 7 ff.

Digitized by Google

gegenüber[1]. Zu einem andern Teile aber sind die vermeintlichen Übereinstimmungen nichts anderes als Konsequenzen, die Ehrenberg erst aus der von ihm vertretenen Ansicht gezogen hat, und deren Geltung nicht erwiesen, deren Erwünschtheit nicht jedem Zweifel entrückt ist. Dahin gehört vor allem die Meinung, dafs die Klagbitte des sein Pfandrecht verfolgenden Schiffsgläubigers auf Zahlung der Forderung gerichtet sei. Das müfste natürlich der Fall sein, wenn die Klage des Schiffsgläubigers den Anspruch auf Leistung und nicht nur den Anspruch auf Befriedigung aus dem Schiffsvermögen geltend zu machen bestimmt, wenn sie, kurz gesagt, Schuld-, nicht Pfandklage wäre[2]. Die Ansicht aber, dafs mittelst der Schiffsgläubigerklage eine Forderung geltend gemacht

[1] Es ist deshalb unerheblich, 1. dafs der Schiffsgläubiger auch dem späteren Reeder gegenüber den Nachweis der Entstehung seiner Forderung und der Passivlegitimation des Beklagten zu erbringen hat, 2. dafs der neue Reeder der zur Realisierung des Pfandrechts dienenden Klage die Einreden gegen die Forderung entgegensetzen kann, 3. dafs er durch Zahlung der Schuld das Schiffsgläubigerrecht zum Erlöschen bringt; denn das Pfandrecht erlischt ja auch durch die seitens eines Nichtschuldners erfolgende Tilgung der Forderung, 4. dafs er durch Erschwerung oder Vereitelung der Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiffsvermögen gleich dem ursprünglichen Reeder persönlich haftbar wird (s. auch Boyens II 428 Anm. 9); denn es ist eine petitio principii, dafs diese Haftung zum Schutze der Forderung und nicht vielmehr des Pfandrechts diene, 5. dafs auch dem neuen Reeder gegenüber der Schiffsgläubiger nach § 761 Abs. 2 die Klage gegen den Schiffer richten kann, 6. dafs die Befriedigung aus dem Schiffsvermögen vom Gläubiger dem neuen Reeder gegenüber nicht anders, als dem früheren gegenüber, erwirkt wird.

[2] Ehrenberg hat daher auch früher (Beschr. Haftung, S. 277, 124) die von ihm angenommene Klageformulierung nicht aus irgend welchen gesetzlichen Vorschriften gefolgert, sondern lediglich aus der vorher (S. 111) behaupteten Natur der Klage als Mittels zur Geltendmachung der Forderung abgeleitet. Er meint: „Der Kläger richtet sein petitum auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung seiner Ansprüche, eventuell, nämlich falls diese nicht freiwillig erfolgen sollte, auf Befriedigung aus dem Sondergute.“ Dieses Ergebnis seiner Auffassung hätte ihn stutzig machen sollen. Denn das wäre doch mindestens ein sehr sonderbares Urteil, dessen Haupttenor von vornherein der freiwilligen Erfüllung des Verurteilten anheim gegeben sein sollte. — Es ist bezeichnend, dafs Mittelstein, der früher hinsichtlich der Auffassung des Schiffsgläubigerrechts im wesentlichen Ehrenberg gefolgt ist, auch Klage und Urteil auf Zahlung der Forderung gerichtet wissen wollte (Schiffspfandrecht, S. 188 f.), während er jetzt von der richtigen Ansicht aus, dafs der Beklagte nicht Schuldner ist, die Verurteilung zur Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiffsvermögen der Natur des Schiffsgläubigerrechts besser gerecht werden läfst (B.Sch.R.[2] I 425 Anm. 6d, welcher der Eingang von c freilich widerstreitet; s. oben S. 242 Anm. 2).

Digitized by Google

werde, kann wiederum nur unter Wegdeutung klarer, gesetzlicher Vorschriften vertreten werden[1].

Nicht anders verhält es sich mit einem weiteren Argument Ehrenbergs. Er meint[2], wenn die Forderung des Schiffsgläubigers auf einem Darlehen beruhe und für sie beim Vertragsschlusse mit dem Schiffer eine Kündigungsfrist vereinbart sei, könne der Gläubiger zwar dem Schiffer als dem Vertreter des Reeders allemal wirksam kündigen, nicht aber auch, nachdem er von der Veräufserung des Schiffes Kenntnis erhalten, dem früheren Reeder; „eine solche Kündigung wäre gegenüber dem gegenwärtigen Reeder, also zum Zweck der Befriedigung des Anspruchs aus dem Schiffsvermögen, ganz ohne Bedeutung". Wäre dies auch als zu Recht bestehend erwiesen, so ergäbe sich daraus, wie B.G.B. 1141 zeigt, noch kein Grund für die Annahme, dafs der neue Reeder Schuldner geworden sei. Selbst die entsprechende Anwendung des § 1141 auf das Schiffsgläubigerrecht ist durch den Umstand ausgeschlossen, dafs der neue Reeder von der Schiffsschuld keine Kenntnis zu haben braucht. Um so weniger ist anzunehmen, dafs die Kündigung an ihn als den nunmehrigen Schuldner zu richten wäre. Man denke statt an das Darlehen, an ein gegenseitiges Kreditgeschäft, etwa den Kauf, und man wird es sehr unnatürlich finden, dafs im Falle der Veräufserung des Schiffes z. B. der Kohlenhändler wegen der vorher dem Schiffe gelieferten Kohlen zwar als Verkäufer dem früheren Reeder verpflichtet bleiben, dagegen wegen der Preisforderung den an jenes Stelle getretenen Erwerber des Schiffes sich als Schuldner gegenüber sehen soll. Warum ferner soll, wenn das Fälligwerden der Kaufgeld- oder Darlehnsschuld durch Kündigung bedingt ist, diese nicht an den Käufer oder Darlehnsnehmer wirksam erfolgen? Sucht der Gläubiger Befriedigung aus dem Schiffsvermögen, so hat er mit der die Voraussetzung für sein Schiffsgläubigerrecht bildenden Existenz der Forderung auch deren Fälligkeit darzutun. Für die Annahme, dafs diese durch die an einen anderen als den Käufer oder Darlehnsnehmer gerichtete Kündigung herbeigeführt werde, ist weder ein Grund, noch ein sachliches Bedürfnis vorhanden.

Ernstliche Bedeutung kann nur dem letzten von Ehrenberg ins Feld geführten Argumente zugestanden werden, dafs der Schiffsgläubiger auch dem neuen Reeder gegenüber seinen Anspruch in demselben Umfange, wie gegenüber dem früheren (s. oben S. 295), durch Aufrechnung geltend machen könne. Zwar hat

[1] Vgl. hierüber oben S. 232 f.

[2] Das Recht des Schiffsgläubigers, S. 18 f.

Digitized by Google

Ehrenberg auch dies nur behauptet, nicht bewiesen, und ist er auf die Frage nicht eingegangen, wer als Schuldner des Schiffsgläubigers anzusehen sei, wenn mit der Veräufserung des Schiffes die Abtretung der Frachtforderung nicht verbunden worden ist. Indessen soll bei seiner Fallsetzung verblieben und ohne weiteres zugegeben werden, dafs die Möglichkeit der Aufrechnung gegenüber dem neuen Reeder eine Forderung der Gerechtigkeit darstellt. Da der Schuldner nach Veräufserung des allein haftenden Schiffsvermögens im Klagewege nicht mehr in Anspruch genommen werden kann, ist ihm gegenüber auch die Aufrechnung nicht mehr möglich. Ist aber der Erwerber des Schiffes nicht als solcher Schuldner geworden, so fehlt es dem Schiffsgläubiger an einer Forderung gegen ihn, die er aufrechnen könnte (B.G.B. 387). Es könnte daher dem Schiffsgläubiger von dem Reeder-Schuldner durch Veräufserung des Schiffes die Möglichkeit der Aufrechnung entzogen werden. Hier führt allerdings die Theorie der Realobligation zu einem angemessenen Ergebnis, das aus der von uns vertretenen Ansicht nicht ohne weiteres zu gewinnen ist. Keineswegs braucht aber um deswillen diese Ansicht als unrichtig aufgegeben zu werden. Die Regel, dafs durch einseitiges Handeln des Schuldners die Rechtsstellung des Gläubigers nicht verschlechtert werden kann, hat auch mit Bezug auf die Aufrechnung gesetzliche Anerkennung gefunden. Nach B.G.B. 406 kann der Schuldner einer abgetretenen Forderung eine ihm gegen den bisherigen Gläubiger zustehende Forderung auch dem neuen Gläubiger gegenüber aufrechnen, es sei denn, dafs er bei dem Erwerbe der Forderung von der Abtretung Kenntnis hatte, oder dafs die Forderung erst nach der Erlangung der Kenntnis und später als die abgetretene Forderung fällig geworden ist. Die Abtretung der Forderung, die der Schuldner nicht verhindern kann, soll ihm die Möglichkeit der Aufrechnung nicht entziehen. Deshalb darf er eine Forderung aufrechnen, die ihm nicht gegen seinen Gläubiger zusteht. Der Gläubiger ist einer entsprechenden Gefahr nicht ausgesetzt, weil der Schuldner nicht einseitig einen anderen an seine Stelle treten lassen kann. Wenn aber der Schuldner durch Veräufserung des Haftungsgutes sich von der Haftung zu befreien vermag, wäre das Ergebnis hinsichtlich der Aufrechnungsmöglichkeit für den Gläubiger das gleiche, wie im Falle der Abtretung der Forderung für den Schuldner ohne die Vorschrift des § 406. Es scheint daher die entsprechende Anwendung dieser Vorschrift auf den Fall des Eintritts eines neuen Reeders in die Haftung des Schiffsvermögens gerechtfertigt und

Digitized by Google

geboten zu sein. Der Unterstellung eines Wechsels in der Person des Schuldners bedarf es um deswillen nicht.

VI. Der Beweis für die Behauptung, es finde „gewissermafsen eine mit dem Übergange des Eigentums am Schiffsvermögen sich vollziehende — privative — Schuldübernahme“[1] hinsichtlich der Schiffsgläubigerforderungen statt, mufs hiernach als nicht erbracht bezeichnet werden. Es sprechen aber auch positive Gründe gegen die Theorie der Realobligation[2].

Nach Ehrenberg[3] richtet sich das Recht des Schiffsgläubigers gegen den Herrn des Schiffsvermögens. Durch die Veräufserung des Schiffes soll daher dessen Erwerber an Stelle des Veräufserers Schuldner werden. Hinsichtlich der Fracht fehlt es — und zwar nicht zufällig[4] — an einem entsprechenden Rechtssatze. Die Befriedigung aus der Fracht soll daher der Schiffsgläubiger trotz erfolgter Veräufserung des Schiffes gegen den Veräufserer suchen und zwar selbst dann, wenn dieser die Frachtforderung abgetreten hat[5]. Trotz der Veräufserung des Schiffes wäre also der Reeder doch Schuldner geblieben, nicht eine privative, sondern eine kumulative Schuldübernahme wäre hier in Ehrenbergs Sinne gegeben. Die Kompliziertheit des damit sich ergebenden Verhältnisses spricht nicht zu Gunsten des zu ihr führenden Erklärungsversuches[6].

Vornehmlich aber fallen gegen die Theorie der Realobligation die Ergebnisse ins Gewicht, zu denen sie für den Fall gelangt, dafs für die durch das Schiffsgläubigerrecht gesicherte Forderung der Schuldner auch persönlich haftet[7]. Was ich in dieser Beziehung früher[8] bemerkt habe, mufs ich den Einwendungen von Schaps[9]

[1] Diese Betrachtung Ehrenbergs (Recht des Schiffsgläubigers, S. 30) ist wenig glücklich, weil der vermeintliche Schuldnerwechsel von dem Willen sowohl des Gläubigers, als auch des neu eintretenden Schuldners unabhängig wäre.

[2] Auf die von Boyens I 189 und Brodmann S. 131 ff., 147, 162 f., 343 mit Nachdruck verwertete Vorschrift des § 755 (Art. 758) Abs. 2 ist kein Gewicht zu legen, da sie nicht die Frage der Passivlegitimation für die Schiffsgläubigerklage regelt (s. oben S. 286 ff.).

[3] Recht des Schiffsgläubigers, S. 6 f.

[4] Prot. VI 2939, VIII 4163 ff.

[5] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 276, Recht des Schiffsgläubigers, S. 9 f.

[6] Vgl. auch Brodmann S. 169 f.

[7] Dafs dieser Fall von Ehrenberg, Beschr. Haftung, bei der Konstruktion des Schiffsgläubigerrechts nicht berücksichtigt worden ist, hat Wagner I 181 Anm. 13, Liter. Centralbl. 1881 Sp. 868 mit Recht getadelt.

[8] Z. f. H.R. XLIV 599.

[9] Seerecht, S. 82.

Digitized by Google

und Ehrenberg[1] gegenüber durchaus aufrecht erhalten. Nach ihnen sind in dem bezeichneten Falle zwei verschiedene Schuldverhältnisse vorhanden, die zwar dasselbe Ziel, daher auch gewisse gemeinsame Endigungsgründe haben, sich aber durch den Umfang des Befriedigungsobjekts und bei Veräufserung des Schiffes auch durch die Person des Verpflichteten unterscheiden[2]. Man setze den einfachen Fall, dafs der Reeder dem Schiffsmann verdiente Heuer schuldet. Dann soll der Schiffsmann nicht eine Forderung, sondern deren zwei haben! Wenn das richtig ist, dann mufs auch in jedem Falle der Darlehnsaufnahme unter Pfandbestellung ein zwiefaches Schuldverhältnis entstehen. Nur im Wege der Fiktion kann man zu der Annahme gelangen, dafs der Lohnanspruch aus einem Dienstvertrage dann nicht den Gegenstand eines Schuldverhältnisses bilde, wenn dem Lohnberechtigten neben dem schlichten Zugriff auf das ganze Vermögen des Dienstberechtigten ein qualifizierter Zugriff auf einen Teil dieses oder eines anderen Vermögens durch ein (gesetzliches oder vertragsmäfsiges) Pfandrecht gewährleistet ist. Und zu dieser einen Fiktion mufs dann noch eine zweite treten, wenn der Reeder das Schiff veräufsert, und nun der Erwerber, ohne etwa von der Existenz der Heuerschuld auch nur etwas zu ahnen, in das eine der beiden angeblichen Schuldverhältnisse als Schuldner einrückt.

Von besonderer Wichtigkeit für die Theorie der Realobligation ist naturgemäfs die Frage, an welche Sache die Schuld geknüpft, und welches Verhältnis einer Person zu dieser Sache jene zum Schuldner werden läfst. In beiden Beziehungen findet sich auf diese grundlegende Frage bei den Vertretern der Realobligation keine bestimmte und befriedigende Antwort[3]. Nach Ehrenberg[4] wendet sich das Schiffsgläubigerrecht gegen den „Herrn des Schiffsvermögens", d. h. den ursprünglichen Reeder oder „dritte Personen, welche Eigentum oder Besitz an dem Schiffsvermögen oder an Teilen desselben erlangt haben"[5]. Dem ursprünglichen Reeder

[1] Recht des Schiffsgläubigers, S. 11, 17, 36.

[2] So Schaps, dessen Ausführung Ehrenberg (S. 36 Anm. 1) als sehr gut bezeichnet.

[3] Vgl. auch Brodmann, Z. f. H.R. LII 131 ff.

[4] Recht des Schiffsgläubigers, S. 6 f., 14 ff.

[5] Nach Schaps Anm. 1 d zu § 486 richtet sich die Realobligation „gegen den jeweiligen Eigentümer" (nicht Reeder?) „des Schiffs (bezw. denjenigen, der gemäfs § 510 als Reeder angesehen wird)", also niemals gegen den blofsen Besitzer als solchen. Nach Cosack, Handelsrecht[6], S. 138, wiederum ist sie

Digitized by Google

steht natürlich der Ausrüster gleich. Darum trifft es schon nicht zu, wenn Ehrenberg an anderer Stelle von dem Forderungsrecht des Schiffsgläubigers sagt, es richte sich gegen jeden Eigentümer des Schiffes[1], so dafs dessen Erwerber als solcher (und zwar regelmäfsig an Stelle des bisherigen Eigentümers) Schuldner werde. Hier ist zuvörderst nicht beachtet, dafs der „ursprüngliche Reeder" ein Ausrüster sein kann; die in seinem Betriebe entstandene Schiffsgläubigerforderung richtet sich dann nicht gegen den Eigentümer des Schiffes, sondern gegen den Reeder, der nicht Eigentum am Schiffe hat. Andererseits ist aber auch ein Ausrüster, der dies erst nach Entstehung der Schiffsgläubigerforderung geworden ist, für die Schiffsgläubigerklage passiv legitimiert (§§ 761 Abs. 2, 510); der Schuldnerwechsel bei der vermeintlichen Realobligation würde sich hier also ohne einen Wechsel im Eigentum am Schiffe vollziehen. Das wäre um so auffallender, als ja doch die Beziehung des Ausrüsters zu dem Schiffe auf beliebige Art, z. B. auch durch Raub, entstanden sein kann, und es gewifs ungewöhnlich wäre, wenn mit einem solchen eine „gewissermafsen privative Schuldübernahme" sich vollziehen sollte. Wenn aber der Eigentümer das einem Ausrüster vermietete Schiff veräufsert, kann die Schiffsgläubigerklage gegen den Erwerber natürlich so wenig, wie vorher gegen den Veräufserer, angestrengt werden, und es würde also die vermeintliche Realobligation hier wiederum trotz des Eigentümerwechsels keinen Schuldnerwechsel erfahren haben.

VII. Nach dem bisher Ausgeführten kann als festgestellt gelten, dafs es sich bei dem Schiffsgläubigerrecht in vollem Einklange mit der Ausdrucksweise des Gesetzes um ein gesetzliches Pfandrecht am Schiffsvermögen handelt. Die durch dasselbe gesicherte Forderung ist nicht nach der Seite der Schuld als Realobligation an das Schiffsvermögen geknüpft. Mit dem Wechsel in der Person seines Herrn, sei es, dafs er sich durch Veräufserung des Schiffes, oder durch Abtretung der Frachtforderung, vollzöge, ist kein Wechsel in der Person des Schuldners der Schiffsgläubigerforderung ver-

---

„gegen den jeweiligen Besitzer des Schiffsvermögens gerichtet und ergreift nicht das ganze Vermögen des Schuldners, sondern eben nur das Schiffsvermögen". Hier ist nicht berücksichtigt, dafs die verschiedenen Teile des Schiffsvermögens nicht immer denselben Besitzer zu haben brauchen, und dafs das dem Schiffsgläubiger haftende Schiffsvermögen nicht zum Vermögen des Schuldners der sog. Realobligation zu gehören braucht. Soviel Vertreter der Realobligation, soviel verschiedene Ansichten über sie!

[1] Beschr. Haftung, S. 29, 457; s. auch Z. f. H.R. XXVII 322.

Digitized by Google

bunden. Hierfür macht es keinen Unterschied, ob für die Schuld, wie regelmäfsig, nur die Sachhaftung des Schiffsvermögens oder die von vornherein neben ihr entstandene oder nachträglich zu ihr hinzu oder an ihre Stelle getretene, persönliche d. h. das gesamte Vermögen des Schuldners ergreifende Haftung besteht. Insbesondere tritt durch die Veräufserung des Schiffes dessen Erwerber weder im Falle der reinen Sachhaftung als Schuldner an die Stelle, noch im Falle der mit der persönlichen verbundenen Sachhaftung als Schuldner an die Seite des Veräufserers. In beiden Fällen wird der Erwerber nur Eigentümer der für die Schuld haftenden Sache, und richten sich daher gegen ihn die auf die Verwirklichung der Haftung gehenden Schritte des Gläubigers.

Auf Grund der auch hier vertretenen Ansicht von der Natur des Schiffsgläubigerrechts ist die Meinung geäufsert[1] und früher wohl allgemein gehegt worden, dem Schiffsgläubiger stünden aus seinem zwiefachen Rechte stets auch zwei Klagen, eine Schuld- und eine Pfandklage, zur Verfügung. In den Fällen der blofsen Sachhaftung sei freilich gegenüber dem nicht haftenden Schuldner regelmäfsig die Schuldklage praktisch ohne Bedeutung, unter Umständen aber könne auch sie dem Gläubiger gute Dienste leisten. Hiergegen ist mit Recht Widerspruch erhoben und die Existenz einer Schuldklage für die bezeichneten Fälle bestritten worden[2]. Aber sehr mit Unrecht hat man aus dem Fehlen der Schuldklage auf das Fehlen einer Schuld schliefsen zu müssen geglaubt. Selbstverständlich handelt es sich hier nicht um die Schuldklage, insofern sie Feststellungsklage ist. Die Schuldklage als Leistungsklage, von der allein die Rede ist, hat der Gläubiger nicht schlechthin kraft dieser Eigenschaft, sondern nur dann, wenn der Schuldner für seine Schuld auch haftet, d. h. wenn für den Fall der Nichtleistung dem Gläubiger der Zugriff auf das Vermögen des Schuldners eingeräumt ist. Der heutzutage weit überwiegenden Regel nach ist mit der Schuld die Haftung des Schuldners gegeben. Die Leistungsklage des Gläubigers erscheint daher leicht als ein Ausfluſs der Schuld, während sie ein solcher der Haftung ist. Aber in den Fällen der reinen Sachhaftung, wie solche bei Schiffsgläubigerforderungen gewöhnlich ist, läfst auch das geltende Recht die Verschiedenheit

[1] Von Seuffert Anm. zu Seuffert XLII Nr. 135; s. auch Brodmann a. a. O. S. 164 f.

[2] Mittelstein, Z. f. H.R. XXXIX 247 f.; vgl. Pappenheim, ebd. XLIV 600 Anm. 1, XLVII 145; Pferdmenges (1895) S. 9, (1900) S. 86; Boyens I 188; Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 9 Anm. 2.

Digitized by Google

von Schuld und Haftung deutlich erkennen. Der Gläubiger hat hier keine Klage auf Leistung, wenn der Schuldner nicht mehr haftet[1]. Dafs er zur Erlangung der Befriedigung aus dem allein haftenden Schiffsvermögen eine Klage anzustrengen hat, ändert hieran nichts. Denn diese Klage dient lediglich als Mittel zur Beschaffung des für die vorgeschriebene Art der Befriedigung aus dem Pfande erforderlichen, vollstreckbaren Titels. Sie ist, wenn auch prozessualisch[2], so doch nicht materiellrechtlich eine Leistungsklage[3].

VIII. Durch die Unterscheidung von Schuld und Haftung wird das Verhältnis der Schiffsgläubigerforderungen mit reiner Sachhaftung zu den mit Sachhaftung und persönlicher Haftung des Schuldners verbundenen in das rechte Licht gesetzt[4]. Wie für

[1] Auch Lüerssen a. a. O. S. 51 ff. nimmt an, dafs die Forderung des Schiffsgläubigers bei reiner Sachhaftung der Erzwingbarkeit ermangele, dafs ihr die Klagbarkeit fehle. Da er aber (S. 60 f.) dem Begriff der Haftung die Bedeutung für die juristische Konstruktion abspricht, ist nicht erkennbar, auf welchen Rechtssatz er die Klaglosigkeit der Schiffsgläubigerforderung gründen will. Dafs das Gesetz nur die Realisierung des Pfandrechts regelt, beweist natürlich nicht, dafs es die Geltendmachung auch der Forderung im Wege der Klage ausschlösse. Wenn neben der Pfandhaftung persönliche Haftung des Schuldners besteht, ist ja auch unzweifelhaft aufser der Pfandklage dem Gläubiger eine Leistungsklage gegeben. Bei reiner Sachhaftung ist diese Klage dem nicht mehr das Haftungsgut besitzenden Schuldner gegenüber dadurch ausgeschlossen, dafs der Schuldner „nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht" haftet (§ 486), genauer (s. oben S. 67), dafs nicht der Schuldner persönlich haftet, sondern nur Schiff und Fracht haften oder, wie es bei der Bodmerei (§ 679) heifst, „der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände . . . sich halten kann".

[2] Gaupp-Stein[4] I 511; s. auch Hellwig, Anspruch u. Klagrecht, S. 360 ff.

[3] Vgl. oben § 21 Nr. I.

[4] Marx, Beschr. Haftung, S. 68 f., ist der Ansicht, ich hätte meine Auffassung von der Natur des Schiffsgläubigerrechts gewechselt, indem ich es früher (Z. f. H.R. XLIV 598 ff.) für eine durch Pfandrecht gesicherte Forderung, später (ebd. XLVII 142 ff.) für ein reines Schuldverhältnis mit der Besonderheit der ausschliefslichen Sachhaftung erklärt hätte. Die Unrichtigkeit dieser Ansicht ergibt sich schon daraus, dafs sie nicht das Schiffsgläubigerrecht überhaupt, sondern nur das Schiffsgläubigerrecht in den Fällen der reinen Sachhaftung berücksichtigt. Sie ist aber auch in dieser Beschränkung verfehlt, weil sie einen Gegensatz erblickt, wo es sich um zwei verschiedene, mit einander wohl vereinbare Dinge handelt. Zwar wird kraft des Pfandrechts das Pfand einer Haftung unterworfen, aber nicht jede Haftung ist Pfandhaftung. Es kann für die Schuld ebensowohl eine persönliche, wie eine blofse Sachhaftung begründet sein, ohne dafs der Gläubiger ein Pfandrecht hätte. Es kann andererseits der Gläubiger sowohl bei persönlicher, wie bei blofser Sachhaftung durch ein Pfandrecht gesichert sein. Auch wenn Haftung und Pfandrecht denselben Gegenstand haben, wie dies bei der mit blofser Sachhaftung verbundenen Schiffs-

Digitized by Google

eine Schuld eine Haftung überhaupt nicht zu bestehen braucht, kann andererseits für eine Schuld auch eine mehrfache Haftung bestehen. So insbesondere in der Art, dafs das gesamte Vermögen des Schuldners haftet, aufserdem aber bestimmte, sei es ihm gehörige oder nicht gehörige, Sachen einer qualifizierten Haftung unterliegen. Die Haftung von Schiff und Fracht für eine Schiffsgläubigerforderung ist regelmäfsig, wenigstens von vornherein, Haftung eines Vermögenskomplexes des Schuldners. Aber weder ist das notwendig der Fall (so wenn der Ausrüster Schuldner ist), noch braucht es unverändert so zu bleiben. Verkauft der Reeder das Schiff ohne Abtretung der Fracht vor der Fälligkeit eines vom Schiffer nach Mafsgabe des H.G.B. 528 aufgenommenen Darlehens, so bleibt er nach wie vor Schuldner und haftet nach wie vor nicht persönlich; von den Gegenständen aber, die dem Gläubiger für die Schuld einstehen, ist nur noch der eine in dem Vermögen des Schuldners verblieben. Das Wesen der Schiffsgläubigerschuld ist darum kein anderes, weil neben der Sachhaftung von vornherein oder nachträglich persönliche Haftung für die Schuld eintritt (§ 762, siehe unten S. 310). Diese Haftung kann eine solche des Schuldners oder eines Dritten sein. Der Schuldner haftet von vornherein auch persönlich für die Schuld, z. B. wenn diese aus dem Dienst- oder Heuervertrage einer Person der Schiffsbesatzung herrührt. Der Schuldner wird nachträglich auch persönlich haftbar, z. B. wenn er die Erfüllung der zunächst nur mit reiner Sachhaftung entstandenen Schuld besonders gewährleistet. Ein Dritter wird von vornherein oder nachträglich für die Schuld haftbar, z. B. wenn er sich für die Rückzahlung des vom Schiffer nach Mafsgabe des § 528 aufgenommenen Darlehens bei oder nach dessen Aufnahme verbürgt. In den Fällen der sog. beschränkt persönlichen Haftung[1] tritt neben die Sachhaftung oder an die Stelle der erloschenen Sachhaftung die persönliche Haftung des Schuldners

gläubigerforderung zutrifft, fallen sie darum nicht zusammen; der Untergang des Pfandrechts, z. B. durch Verzicht des Gläubigers, würde den der Haftung nicht ohne weiteres zur Folge haben. Wenn aber der Schuldner der Schiffsgläubigerforderung persönlich haftet, dann liegt es ganz klar auf der Hand, dafs Pfandrecht und Haftung nicht dasselbe sind. Ich habe daher auch, was Marx nicht beachtet, bereits Z. f. H.R. XLIV 600 (vgl. ebd. XLII 434 Anm. 11 und Text dazu) hervorgehoben, dafs das Pfandrecht dem Gläubiger an dem ihm ausschliefslich oder nicht ausschliefslich haftenden Schiffsvermögen zustehen kann. S. denn auch v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechtes, S. 5; Lüerssen S. 15, 48, 59.

[1] §§ 771 Abs. 4 u. 5, 773 ff.; s. oben § 24.

Digitized by Google

oder eines Dritten, je nachdem der Reeder haftbar wird, in dessen Person die Schuld entstanden ist, oder ein späterer.

Die Sonderung von Schuld und Haftung in dem Inhalt, wenn auch nicht in der Terminologie[1], des Gesetzes tritt klar zu Tage in der Vorschrift des § 762 (s. oben S. 216): „Auf die Rechte eines Schiffsgläubigers hat es keinen Einfluſs, daſs der Reeder für die Forderung bei deren Entstehung oder später zugleich persönlich verpflichtet wird.“ Die „persönliche Verpflichtung“ kann hier nicht die Schuld, sie muſs die Haftung bezeichnen wollen. Denn die Schuld ist als die andere Seite der Forderung mit dieser die Voraussetzung für die Gewährung der Rechte eines Schiffsgläubigers (§ 754). Die persönliche Verpflichtung des § 762 aber erscheint als mit der Forderung nicht notwendig gegeben, sondern nur unter Umständen verbunden. Wenn das Gesetz ferner davon spricht, daſs der Reeder für die Forderung später zugleich persönlich verpflichtet wird, sondert es diese „Verpflichtung“ auch nach dem Zeitpunkt ihrer Entstehung von der Schuld ab. Wenn die persönliche Verpflichtung des § 762 eine Schuld wäre, so müſste der mit ihr belastete Reeder Schuldner, jeder ihm gegenüberstehende Gläubiger Gläubiger in zwei Schuldverhältnissen sein. Nun besteht aber die persönliche Verpflichtung des Reeders, wie sich aus §§ 486, 487 usw. ergibt, nur darin, daſs er „für den Anspruch eines Dritten nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich haftet“[2]. Es besteht also im Sinne des Gesetzes nur ein „Anspruch“, gleichviel

---

[1] Pappenheim, Z. f. H.R. XLII 434 Anm. 8, XLVII 145; über das B.G.B. Marx, Beschr. Haftung, S. 12 ff.; s. auch Isay in Jherings Jahrbb. XLVIII 191 ff.

[2] Im § 774 Abs. 3 spricht das Gesetz von der persönlichen Verpflichtung des Reeders aus der Einziehung der dem Gläubiger haftenden Fracht; in dem dabei angezogenen § 771 (Abs. 4 u. 5) aber nennt es nicht eine persönliche Verpflichtung, sondern eine persönliche Haftung, und derselben Bezeichnung bedient es sich ebenfalls im Hinblick auf § 771 Abs. 4 wiederum im § 775 Abs. 3. Im § 753 Abs. 2 läſst es den Empfänger von Gütern für die auf ihnen lastenden Bergungs- und Hülfskosten unter Umständen „persönlich verpflichtet“ werden; im Abs. 3 des § 753 zieht es der im Abs. 2 geschaffenen, „persönlichen Haftung“ eine Grenze. Auch im Abs. 1 des § 753, sowie im § 726 (s. auch § 774 Abs. 1) kann demgemäſs unter der persönlichen Verpflichtung nur die persönliche Haftung in dem oben S. 126 festgestellten Sinne verstanden werden. Es ist daher mindestens unklar, wenn das R.G.C.S. XXXII 9 meint, es werde durch die Bergung oder Rettung eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Berge- oder Hülfslohnkosten nach Art. 755 (= § 753) an sich nicht begründet, sondern es stehe wegen dieser Kosten dem Gläubiger nur nach Art. 753 (= § 751) ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen zu.

Digitized by Google

ob für diesen bloſse Sachhaftung oder persönliche Haftung mit qualifizierter (Pfand-)Haftung von Schiff und Fracht platzgreift. Das kann auch gar nicht anders sein, weil der Schuldgrund immer nur ein einziger ist, auch wenn neben dem Schiffsgläubigerrecht die persönliche Haftung des Reeders besteht (s. oben S. 304). Daher spricht § 762 nur etwas ganz Selbstverständliches aus. Denn es ist kein Grund dafür ersichtlich, daſs die für eine Schuld bestehende Haftung durch das Hinzutreten einer weiteren Haftung, möge es nun von vornherein oder nachträglich stattfinden, in ihrem Bestande beeinträchtigt würde. Nur daſs durch die persönliche Haftung nicht etwa im Verhältnis zu ihr die Sachhaftung zurücktrete, und damit eine exceptio excussionis personalis entstehe, bedürfte etwa dem früheren Civilrechte gegenüber der Betonung. Der Reeder, welcher für die Forderung bei deren Entstehung zugleich persönlich haftbar wird, ist natürlich stets der Schuldner der durch diese Haftung und durch das Schiffsgläubigerrecht gesicherten Forderung. Der Reeder dagegen, welcher für die Forderung später zugleich persönlich haftbar wird, braucht nicht zugleich der Schuldner jener Forderung zu sein (s. oben S. 287 f.). In solchem Falle können, wenn der Reeder-Schuldner nicht persönlich haftete, nunmehr Sachhaftung und persönliche Haftung für die Schuld neben einander bestehen, ohne daſs der Schuldner selbst haftete. Ist auch er persönlich haftbar, so bestehen neben einander persönliche Haftung des Schuldners, Sachhaftung und persönliche Haftung eines Nichtschuldners. Kraft Rechtssatzes waltet dann dasselbe Verhältnis ob, wie kraft Rechtsgeschäfts, wenn für eine schlichte Darlehensschuld des A eine Sache des B verpfändet und vom C Bürgschaft geleistet worden ist.

Die mehreren Haftungen haben die Schuld gemeinsam, für die sie bestehen. Es folgt daraus, daſs das Erlöschen dieser Schuld, namentlich auch durch die Realisierung einer der Haftungen, ihnen allen ein Ende macht. Das gilt ohne Unterschied darnach, ob Sachhaftung und persönliche Haftung bei derselben Person zusammentreffen, oder ob sie bei verschiedenen Personen platzgreifen, ob die persönliche Haftung eine solche des Schuldners, oder ob sie Haftung eines Dritten ist. Das Gleiche gilt aber auch dann, wenn überhaupt keine persönliche Haftung für die Schuld besteht, und der Gläubiger seine Befriedigung nur aus einem der Haftungsobjekte gesucht und erlangt hat, z. B. aus dem ohne Abtretung der Frachtforderung veräuſserten Schiffe. Es ist also nicht die Verbindung der Sachhaftung mit einer persönlichen Haftung

Digitized by Google

oder gar einer gleichzeitigen, persönlichen Haftung desselben Reeders[1], welche das Schiffsgläubigerrecht durch Erlöschen der persönlichen Haftung seinerseits erlöschen läfst. Vielmehr erlöschen alle Haftungen für eine Schuld mit dieser. Andererseits erlischt aber nicht die eine Haftung für eine Schuld mit dem Erlöschen einer anderen Haftung für dieselbe Schuld[2]. Es sei folgender Fall gesetzt: Der Reeder A ist Schuldner einer Schiffsgläubigerforderung geworden, für die nur Sachhaftung besteht; er hat darnach das Schiff an B veräufsert, der es in Kenntnis der Schiffsschuld von neuem in See gesandt hat und dadurch beschränkt persönlich haftbar für die Schuld geworden ist; B hat das noch auf der Reise befindliche Schiff weiter an C veräufsert. Die persönliche Haftung des B kann hier durch einen Verzicht des Gläubigers auf das Pfandrecht am Schiffe des C nicht beeinträchtigt werden, und das Entsprechende mufs umgekehrt gelten. Wenn aber der Gläubiger dem A die Schuld erläfst, erlöschen dadurch die persönliche Haftung des B und die Haftung des dem C gehörigen Schiffes. Von hier aus bestätigt sich, da dieses Ergebnis auch nach gegnerischer Meinung angemessen erscheint[3], dafs persönliche Haftung und Schuld zwei verschiedene Dinge sind[4].

---

[1] So Boyens I 190 f., der darum auch gegen seine Grundanschauung (s. oben S. 293 f.) „hier" das Vorzugsrecht des Schiffsgläubigers „insofern als ein nur accessorisches Recht neben der persönlichen Verbindlichkeit des Reeders" erscheinen läfst (s. dagegen auch Brodmann, Z. f. H.R. LII 342).

[2] Eine Ausnahme für den Fall der Verjährung enthält § 902.

[3] Ähnlich das Beispiel von Ehrenberg, Recht des Schiffgläubigers, S. 12, der aber einerseits den Fall nicht behandelt, dafs ein anderer Reeder als der des haftenden Schiffes beschränkt persönlich haftbar geworden ist, und andererseits den Verzicht auf die Entstehung der persönlichen Haftung als einen Fall ihres Unterganges betrachtet.

[4] Ehrenberg a. a. O. S. 33 hält der im Texte vertretenen Auffassung entgegen, es sei nicht einzusehen, wieso bei reiner Sachhaftung mit dem Gelangen des Haftguts in andere Hände die Schuld in der Person des ursprünglichen Reeders erlösche und in der seines Rechtsnachfolgers entstehe. Wir brauchen uns nicht mit der Erklärung dieser Erscheinung zu befassen, weil wir diese selbst in Abrede stellen (s. oben Nr. V). — Schaps Anm. 1c zu § 486 fragt, wie der frühere Reeder Schuldner bleiben könne, wenn mit der Veräufserung des Schiffes der allein haftende Teil seines Vermögens aus diesem ausgeschieden sei. Auch diese Argumentation läuft auf eine Bewegung im Kreise hinaus. Freilich wenn Schuld und Haftung zusammenfielen, könnte die Schuld nicht fortdauern, wenn die Haftung aufhört. Aber gerade darum, ob sie zusammenfallen, dreht sich doch der Streit! Schaps fragt weiter, wie gegen den Reeder, der nicht mehr Besitzer des Schiffes sei (die Fracht bleibt wieder unbeachtet), die Schuld geltend gemacht werden solle „angesichts der gesetz-

Digitized by Google

h) Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe. § 26.

Das Schiffsgläubigerrecht ist als ein zur Sicherung einer Forderung dienendes Pfandrecht erkannt worden. Es ist durchaus accessorischer Natur. Für seine Entstehung, seinen Inhalt, seinen Fortbestand ist die Forderung von wesentlicher Bedeutung. Ausnahmen hiervon wurden schon vor dem A.D.H.G.B. für den Fall gemacht, dafs der Reeder sich ein bestehendes Schiffsgläubigerrecht übertragen läfst[1]. Indessen erscheint hier das Problem nicht in voller Reinheit, weil die Fortdauer des Pfandrechts nach dem Erlöschen der Forderung durch Konfusion bereits den älteren Pfandrechtsgrundsätzen entsprach und im Falle der Erwerbung des Bodmereibriefs durch den Schuldner auch hinsichtlich der Fortdauer der Forderung die besonderen Grundsätze der schriftmäfsigen Wertpapiere in Frage kommen. Mit der Frage, ob das Schiffsgläubigerrecht ohne Schiffsgläubigerforderung fortbestehen könne, war hier zugleich die Frage bejaht, ob das Schiffsgläubigerrecht dem Reeder auch an seinem eigenen Schiffe zustehen könne.

Die Zunahme des Grofsbetriebes in der Reederei hat, zumal in Verbindung mit der Vermehrung der festen Routen gegenüber der wilden Fahrt, den früher nur vereinzelt aufgetauchten Fragen in neuester Zeit eine steigende Bedeutung verschafft[2]. Es ereignet sich nicht mehr selten, dafs mehrere demselben Reeder gehörende Schiffe durch die Verwendung zur Seefahrt zu einander in Beziehungen gesetzt werden, die bei Verschiedenheit der Reeder zur Entstehung von Schiffsgläubigerforderungen und Schiffsgläubigerpfandrechten führen würden. Hauptfälle sind der des Zusammenstofses von zwei Schiffen desselben Reeders[3] und der der Bergung oder Hülfeleistung, die einem in Seenot befindlichen Schiffe seitens

---

lichen Bestimmungen, nach welchen eine persönliche (d. h. eine vom Pfandrecht losgelöste und bezüglich des Befriedigungsumfanges über dasselbe hinausgehende) Verbindlichkeit nicht existiert". Dem gegenüber ist oben (S. 298 ff.) gezeigt worden, in wie vielen Beziehungen eine Schuld, für die der Schuldner nicht haftet, von Bedeutung ist. Für die Unterscheidung von Schuld und Haftung im geltenden Recht s. neuerdings auch Isay in Jherings Jahrbb. XLVIII 187 ff.

[1] So wenn er eine Bodmereiforderung erwirbt; vgl. O.G. Hamburg Hamb. Samml. II 1 S. 173 f. (das O.A.G. Lübeck S. 178 läfst die Frage dahingestellt), dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 278 f., 424, 441, R.G.C.S. XXXII S. 10 f., ferner Prot. VIII 3793 f., 4186; Boyens I 205.

[2] Vgl. de Courcy III 33 f.

[3] Namentlich wenn eins von ihnen das andere schleppt, kommen solche Fälle häufig vor.

Digitized by Google

eines anderen im Eigentum desselben Reeders stehenden Schiffes zuteil wird. Eine andere hierher gehörige Gruppe von Fällen bilden solche, in denen es sich um die Identität nicht des Reeders zweier Schiffe, sondern eines Reeders und eines Ladungsinteressenten handelt. Es werden z. B. Teile der vom Reeder für eigene Rechnung verladenen Güter unter Umständen geworfen, die bei Verschiedenheit von Reeder und Befrachter einen Fall der grofsen Haverei darstellen würden, oder es wird durch Verschulden der Besatzung eines Schiffes ein Zusammenstofs mit einem anderen Schiffe herbeigeführt und dadurch dessen, dem Reeder des schuldigen Schiffes gehörige Ladung beschädigt. In allen diesen Fällen kann augenscheinlich der Reeder nicht Gläubiger einer Forderung werden, deren Schuldner er zugleich wäre[1]. Es scheint dadurch auch die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts ausgeschlossen zu sein, das überdies ein Pfandrecht an der eigenen Sache des Pfandgläubigers sein würde. Übrigens brauchen die beiden regelmäfsig verbundenen Umstände, die hier gegen die Entstehung des Schiffspfandrechts sprechen, nicht notwendig immer zugleich gegeben zu sein. Wenn das dem A gehörende, von B als Ausrüster verwendete Schiff durch Verschulden seiner Besatzung mit einem anderen Schiffe des A zusammengestofsen ist, steht die Schadensersatzforderung aus H.G.B. 734 dem A gegen den B zu[2]; das Schiffsgläubigerpfandrecht aber würde für den A an seinem eigenen, vom B verwendeten Schiffe entstehen. Wenn andererseits das von B als Ausrüster verwendete Schiff des A durch Verschulden seiner Besatzung mit einem anderen, dem B gehörigen Schiffe zusammenstöfst, kann daraus dem B kein Ersatzanspruch gegen sich selbst erwachsen, während als Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts nicht sein eigenes, sondern das Schiff des A in Frage käme.

In allen Fällen der bezeichneten Art würden infolge der Identität der Reeder oder des Reeders und des Ladungsinteressenten aus den sonst rechtsbegründenden Tatsachen nur Rechnungs-, nicht

---

[1] Die Frage, ob der Mitreeder als Träger seiner Sondersphäre Forderungen gegen die Reederei und mit ihnen Schiffsgläubigerrechte an dem ihm mitgehörenden Schiffe habe, ist eine Frage des Reedereirechts, nicht des Schiffsgläubigerrechts. Vgl. dazu Gierke, Genossenschaftstheorie, S. 522 f., 539 ff., Deutsches Privatrecht I 683; Boyens I 202 f.

[2] B ist hier dem A gegenüber trotz der Fassung des § 510 Abs. 1 als der Reeder anzusehen, weil die Worte „im Verhältnisse zu Dritten“ nur den Gegensatz zwischen den Rechten und Pflichten aus dem Reedereibetriebe und dem Rechtsverhältnis am Schiffe bezeichnen wollen.

Digitized by Google

Rechtsverhältnisse entstehen können, wenn es sich lediglich um die Beziehungen des Vermögensherrn zu seinen verschiedenen Vermögensmassen handelte. Die Sachlage gewinnt aber dadurch ein anderes Aussehen, daſs an dem Bestande der einzelnen Sondervermögen Dritte rechtlich interessiert sind, denen eine solche Wirkung der Personenidentität je nach Umständen zum Vorteil oder zum Nachteil gereichen würde. Das ist in um so höherem Grade der Fall, als diese Dritten für die Befriedigung wegen ihrer Forderungen regelmäſsig auf das ihnen haftende Sondervermögen allein angewiesen sind. Wenn dem Reeder das Schiffsgläubigerrecht aus der Rettung in Seenot versagt wird, weil auch das gerettete Schiff ihm gehörte, haben dessen dem Lohnberechtigten sonst nachstehenden Schiffsgläubiger den Vorteil davon. Den Schaden trägt auſser dem Reeder, der die Rettung eines ihm selbst gehörenden Schiffes auf eigenes Risiko unternehmen müſste, die Besatzung des rettenden Schiffes, die nach deutschem Rechte (H.G.B. 749) nicht einen selbständigen Lohnanspruch, sondern nur einen Anspruch auf Anteil an dem vom Reeder verdienten Lohn hat[1]. Im Falle der Kollision zweier verschiedenen Reedern gehörender Schiffe tritt die von dem schuldigen zu leistende Entschädigung für die Schiffsgläubiger des unschuldigen in das ihnen haftende Schiffsvermögen ein (§ 775 Abs. 2), während in gleichem Umfange das den Schiffsgläubigern des schuldigen Schiffes haftende Schiffsvermögen mit einem neuen Schiffsgläubigerrecht belastet wird, das jedem eine frühere Reise betreffenden vorgeht. Wenn ein solches im Falle der Kollision zweier demselben Reeder gehörender Schiffe nicht zur Entstehung gelangt, gereicht dies den Gläubigern des schuldigen Schiffes zum Vorteil, denen des unschuldigen zum Schaden. Hinter den Fragen des Seerechts tauchen auch hier diejenigen des Versicherungsrechts auf. Zwei Schiffe desselben Reeders sind durch Verschulden des einen von ihnen zusammengestoſsen. Der Versicherer des schuldigen Schiffes lehnt die Erstattung des dem unschuldigen verursachten Schadens ab, weil dessen Reeder gegen sich selbst keinen Ersatzanspruch erlangt habe. Der Versicherer

[1] Burchard, Bergung und Hülfeleistung in Seenot, S. 97, verweist für diesen Fall die Besatzung auf die Freigebigkeit des Reeders. Aber einmal dürfte ihr damit aus den Gründen, die zu der Vorschrift des § 749 Abs. 4 geführt haben, nicht Genüge geschehen; sodann ist es auch dem Reeder nicht zuzumuten, daſs er, zumal wenn das Schiff ausschlieſslich oder vorwiegend für die Schiffsgläubiger gerettet worden ist, der Besatzung einen Lohn zahlen soll, ohne selbst einen solchen zu erhalten.

Digitized by Google

des unschuldigen Schiffes hat den Schaden endgültig zu tragen. Beides, weil zufällig das schuldige Schiff denselben Eigentümer hatte, wie das unschuldige. Im Verhältnis zwischen Kasko- und Ladungsversicherer würde sich das Gleiche ergeben, wenn von der dem Reeder gehörenden Ladung unter den Voraussetzungen der grofsen Haverei ein Teil geworfen worden wäre.

Über die aufgeworfenen, erst in neuerer Zeit praktisch gewordenen Fragen schweigen die Seegesetze fast vollständig. Die Art, wie einzelne Punkte von ihnen geregelt wurden[1], läfst erkennen, dafs man die einstige Tragweite des Problems nicht voraussah. Immerhin weisen diese vereinzelten Vorschriften doch schon in derselben Richtung, welche Rechtsprechung und Wissenschaft weiter verfolgt haben. Es handelt sich darum, eine Lücke des auf die Verhältnisse der Gegenwart nicht berechneten Gesetzes auszufüllen. Das kann nicht durch Auslegung[2], sondern gegebenenfalls nur durch entsprechende Anwendung seiner unter anderen Verhältnissen entstandenen Vorschriften geschehen. Dafs es hierbei nicht ohne Zögern, Unsicherheit und Meinungsverschiedenheit abgeht, ist wohl begreiflich. Aber im ganzen ist doch der Sieg der Billigkeit über den Formalismus schon nicht mehr zu verkennen[3].

---

[1] S. für das deutsche Recht H.G.B. 771 Abs. 5 (vgl. oben S. 277 f.), 834 Nr. 2, vgl. Entw. e. G. über den Versicherungsvertrag (1903) § 134 Abs. 1 Satz 2 nebst Begründung. Auch der Hinterhangsklausel der Versicherungspolicen ist hier zu gedenken; vgl. Hans. G.Z. XXI (1900) Nr. 114, R.G.C.S. XLVII Nr. 39; Brüders in Zeitschr. f. d. ges. Versicherungswissenschaft II 368 f.

[2] Vgl. auch Ehrenberg in Jherings Jahrbb. XXXIV 395. Daher kann z B. die Frage, ob aus der Rettung eines Schiffes durch ein anderes Schiff desselben Reeders dieser ein Schiffsgläubigerrecht an dem geretteten Schiffe erlangt, nicht mittelst Auslegung der Worte „dritte Personen" im § 740 beantwortet werden (so R.G.C.S. XXXII S. 8 f., LVIII S. 192 f.; Boyens I 204 Anm. 17). Aus dem Gesetze allein wäre die Frage zu verneinen, weil das Pfandrecht des Schiffsgläubigers zur Sicherung einer Forderung dient, dem Reeder aber eine solche nicht gegen sich selber zusteht.

[3] Man vergleiche die nachstehenden Äufserungen der Rechtsprechung und Literatur:

a) Rettung in Seenot: L.G. und O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XIII (1892) Nr. 16, 17, R.G.C.S. XXXII Nr. 2, O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XVIII (1897) Nr. 66, R.G. ebd. XXI (1900) Nr. 26, O.L.G. Hamburg ebd. XXIV (1903) Nr. 61, XXV (1904) Nr. 11, R.G.C.S. LVIII Nr. 48; Schaps Anm. 2 zu § 486; Pappenheim an den unten S. 321 Anm. 1 angeführten Stellen; Ehrenberg in Jherings Jahrbb. XXXIV 392 ff.; Burchard, Bergung u. Hülfeleistung, S. 92 ff.; Boyens, Z. f. Versicherungsrecht und -wissensch. IV 229 ff.; Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts[6] § 145 IV; Martin, Rev. XV 553; Abbott S. 976 f.; Carver,

Es dürfte nun aber nicht zweifelhaft sein, dafs die früher betrachteten Konsequenzen der Personenidentität mit den Anforderungen der Billigkeit unvereinbar sind. Es fehlt an einem inneren Grunde dafür, dafs Reeder, Schiffsgläubiger und Versicherer lediglich um deswillen im Verhältnisse zu einander eine vom Regelfalle abweichende Rechtsstellung erhielten, weil die beiden in Betracht kommenden Schiffe oder das in Betracht kommende Schiff und seine Ladung denselben Eigentümer haben[1]. Das Gesetz regelt allerdings nur die Fälle der Personenverschiedenheit. Es beschränkt

---

Carriage at Sea[2], S. 344; Maude and Pollock[4] I 649 f.; Jones, Law of Salvage, S. 28 f.; Kennedy, A treatise on the law af civil salvage, S. 86 f.; Leggett, A treatise on the law of bills of lading[2], S. 355 ff.; Pritchard[3] II S. 1802 f. Nr. 202, 206 ff.; Marsden, Digest col. 619 f.; de Courcy III 33 ff.; Lyon-Caen et Renault VI nr. 1072; Morel-Spiers, Rev. XV 547 f.; Marais, ebd. S. 814 ff., Rev. XV 89 ff., XVI 205 (dazu obs. I p. 207 f.); Sainctelette, Fragment d'une étude sur l'assistance maritime, S. 19 f.; Jacobs II 649; Pipia II Nr. 1668 (im Gegensatz zu Benfante, über welchen unten Anm. 1); Platon S. 508 ff.; Bentzon S. 430 Anm. 2 a. E.; Hammarskjöld, Tidskr. f. Retsvidensk. XVI 276 f., Samling I Nr. 112 (dazu Jantzen, ebd. II 401 ff.), IV Nr. 42 (dazu aber Hofgaard, ebd. S. 401 ff.), V Nr. 32 (vgl. Kr. Johanssen, ebd. VI 121); Comité marit. intern. (Paris 1900) Rev. XVI 292 f.

b) Zusammenstofs von Schiffen: R.O.H.G. XXIII Nr. 125 (dazu einerseits Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 237 ff, andererseits Lewis, Seerecht[2] II 134 f.), R.G.C.S. L Nr. 21, LI Nr. 84, Hans. G.Z. XX (1899) Nr. 83, R.G.C.S. XLV Nr. 11, Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 41; Abbott S. 912; Maclachlan S. 322; Carver, Carriage at Sea[2], S. 727; Marsden, Collisions at Sea[3], S. 104; de Courcy II 175 f.

c) Grofse Haverei: Gourlie, General average, S. 25 f.; Abbott S. 754 Note g; Chalmers and Owen, A Digest of the Law relating to Marine Insurance, S. 85, 87.

S. ferner im allgemeinen Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 22; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 422; Boyens I 201 ff.; Dop, De lading eigendom der reederij (Acad. proefschr.), Amsterdam 1887; auch R. Schröder, Über eigentümliche Formen des Miteigentums (Heidelberg 1896), S. 17.

[1] Vergeblich sucht zu Gunsten der Versicherer de Courcy III 33 ff. das Gegenteil zu beweisen; seine Ausführungen hat der von Burchard (Bergung und Hülfeleistung, S. 99) angeführte Benfante (Il salvamento e l'assistenza, p. 81 sgg.) einfach wiederholt. Auch ist nicht anzunehmen, dafs die Haftung des Versicherers für den Fall der Rettung eines Schiffes seitens eines demselben Reeder gehörigen durch Vorschriften wie H.G.B. 819, 834 Nr. 3 ausgeschlossen werde. A. M. L.G. und O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XIII (1892) Nr. 32; Ehrenberg, Jherings Jahrbb. XXXIV 397 ff.; Burchard a. a. O.; Wittmaack, Krit. Vierteljahresschr. XLII 467 und für die entsprechenden Vorschriften von Skandinavien 246, 252 Samling I Nr. 112; s. dagegen R.G.C.S. XXXII 13 ff., LVIII 193; J. Jantzen, Samling II 404 ff.

Digitized by Google

aber seine Vorschriften auf sie nicht, weil es die der Personenidentität von ihnen ausschliefsen will, sondern nur, weil es ein Bedürfnis nach ihrer Regelung nicht gegeben sieht. Was insbesondere die Schiffsgläubigerrechte anbelangt, so erscheint es geboten, die sie betreffenden Vorschriften, welche die Entstehung einer Forderung und die Verschiedenheit des Schiffsgläubigers und des Reeders zur Voraussetzung haben, soweit möglich, entsprechend anzuwenden, wenn infolge des Zusammenfallens der Reeder zweier Schiffe oder des Reeders und des Ladungsinteressenten eine Forderung nicht zur Entstehung gelangt, und das Schiffsgläubigerrecht ein Recht am eigenen Schiffe ist. Dies ist ohne weiteres dann möglich, wenn die Schiffsgläubigerforderung im Falle der Personenverschiedenheit unmittelbar kraft Rechtssatzes entstehen würde, also namentlich in den Fällen der Rettung in Seenot, der grofsen Haverei, des Zusammenstofses von Schiffen. Dagegen ist hinsichtlich der auf Vertrag beruhenden Schiffsgläubigerforderungen die entsprechende Anwendung für die Regel ausgeschlossen, weil dem Reeder nicht die Befugnis eingeräumt werden kann, selbst oder durch den Schiffer als seinen Vertreter sein Schiff zum Schaden anderer mit Schiffsgläubigerrechten für sich zu belasten. Soweit diese Gefahr nicht besteht, ist auch die entsprechende Anwendung der Vorschriften für Schiffsgläubigerrechte wegen rechtsgeschäftlicher Forderungen nicht unmöglich. Fälle der Art sind gegeben, wenn der Schiffer in Unkenntnis der Personenidentität einen Vertrag für den Reeder abschliefst, kraft dessen der Gläubiger bei Personenverschiedenheit ein Pfandrecht am Schiffe erlangen würde. Z. B. er schliefst einen Bodmereivertrag oder ein sonstiges Kreditgeschäft (§ 754 Nr. 6, 8) mit jemandem, der, wie sich erst später herausstellt, Erbe des Reeders geworden ist, oder zwei Schiffer schliefsen einen Vertrag über die Höhe des Bergelohns, ohne zu wissen, daſs das in Seenot befindliche Schiff nach Antritt der Reise im Wege der Veräufserung (§ 474) in das Eigentum des Reeders des rettenden Schiffes übergegangen ist.

Vermöge des Schiffsgläubigerrechts, das der Reeder ohne Entstehung einer Schiffsgläubigerforderung am eigenen Schiffe erlangt hat, ist für ihn eine Haftung seines Schiffes nach den Grundsätzen des Pfandrechts der Schiffsgläubiger begründet. Sein Schiffsgläubigerrecht läfst sich am besten mit der Eigentümergrundschuld vergleichen, in welche sich bei Nichtentstehung der Forderung, für die eine Hypothek bestellt ist, die dem Eigentümer zustehende Hypothek verwandelt (B.G.B. 1163 Abs. 1 Satz 1, 1177 Abs. 1).

Digitized by Google

Das Schiffsgläubigerrecht ist, wie das Pfandrecht überhaupt, Haftung, d. h. Einstehen einer Sache oder eines Sachkomplexes für einen bestimmten Fall. Dieser Fall ist regelmäfsig, aber nicht notwendig[1], der der Nichterfüllung einer Schuld. Eine Ausnahme von dieser Regel ist beim Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe gegeben, wenn es ohne Forderung entsteht[2]. Die Haftung kann hier nicht Einständerschaft für den Fall der Nichterfüllung einer Schuld sein. Sie ist vielmehr Einständerschaft für den Fall, dafs seitens eines anderen Gläubigers die Befriedigung aus dem Schiffe gesucht wird. Der Umfang und der Rang der Haftung, für die hier nicht, wie beim accessorischen Schiffsgläubigerrecht, Inhalt und Entstehung der Forderung mafsgebend sein können, bestimmen sich so, wie wenn die durch die Personenidentität verhinderte Entstehung der Forderung stattgefunden hätte[3]. Das Fehlen der letzteren hat zur Folge, dafs der Reeder die Haftung nicht durch eigenes Vorgehen realisieren kann, da er sich den hierfür erforderlichen vollstreckbaren Titel nicht durch Klage gegen sich selbst zu verschaffen imstande ist[4]. Er kann aber namentlich in dem von einem anderen Gläubiger hinsichtlich des Schiffes betriebenen Versteigerungsverfahren sein Recht anmelden, das dann bei Erhebung eines Widerspruchs nach allgemeinen Vorschriften

---

[1] Anders die herrschende Meinung; vgl. für das ältere germanische Recht v. Amira, Nordgerm. Obligationenrecht I 40, II 65; P. Puntschart, Schuldvertrag und Treugelöbnis S. 114; Brunner, Grundzüge d. deutschen Rechtsgeschichte[2], S. 191; für das geltende Recht v. Schwind, Wesen und Inhalt des Pfandrechts S. 3 f., 144 f., 197; P. Puntschart, Der Grundschuldbegriff des deutschen Reichsrechtes (Graz 1902) S. 13; Isay, Jherings Jahrb. XLVIII 192. S. dagegen Pappenheim, Krit. Vierteljahresschr. XLII 519 ff., Zeitschr. d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte, Germ. Abt. XXIV 437; Hellmann, Krit. Vierteljahresschr. XLIV 72.

[2] Dafs das Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen Schiffe auch für eine Forderung entstehen kann, ist oben S. 314 gezeigt worden. In diesem Falle stellt es natürlich eine Haftung für Schuld dar.

[3] Wenn z. B. zwei Schiffe desselben Reeders zusammengestofsen sind, erlangt er nach Analogie von § 754 Nr. 9 ein Schiffsgläubigerrecht von gleichem Umfange und gleichem Range an dem schuldigen Schiffe, wie er es auf Grund von § 754 Nr. 9 wegen seiner Ersatzforderung gegen den Reeder eines ihm nicht gehörigen Schiffes erlangt haben würde. Vgl. auch B.G.B. 1177 Abs. 1 Satz 2.

[4] Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 198 f. (B.Sch.R.[2], I 422); Cosack, deutsche Literaturzeitung 1890, S. 718; Boyens I 205 f.; Ehrenberg, Recht des Schiffsgläubigers, S. 22 (anders an den oben S. 313 Anm. 1 angeführten Stellen).

Digitized by Google

im Prozefswege feststellbar ist[1]. Wenn das Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen Schiffe zur Sicherung einer Forderung dient, steht seiner Geltendmachung auch durch eigenes Vorgehen des Reeders nichts im Wege. Er kann sich dann den vollstreckbaren Titel durch Klage gegen seinen Schuldner, den Ausrüster, verschaffen und auf Grund dieses Titels auch die Zwangsversteigerung des ihm selbst gehörenden Schiffes betreiben. Hört der Reeder auf, zugleich Schiffsgläubiger zu sein, so namentlich, wenn er das Schiff unter Zurückbehaltung des Schiffsgläubigerrechts veräufsert oder das Schiffsgläubigerrecht allein einem andern überträgt, so werden für die Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechts die allgemeinen Vorschriften ohne Einschränkung mafsgebend. Schliefslich ist das Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen Schiffe für ihn auch insofern von Wichtigkeit, als der Eintritt seiner beschränkt persönlichen Haftung aus Vereitelung oder Gefährdung von Schiffsgläubigerrechten (oben § 24) in Frage steht. Diese Haftung entsteht ja zu Gunsten der Gläubiger immer nur in Höhe des Betrages, der auf sie bei Verteilung des gefährdeten oder vernichteten Pfandobjekts nach der gesetzlichen Rangordnung entfallen wäre. Sie kann daher für die dem Reeder im Range nahestehenden Gläubiger nur insofern eintreten, als sie bei Berücksichtigung des Schiffsgläubigerrechtes des Reeders aus der Verteilung Befriedigung erlangt haben würden.

Das Schiffsgläubigerrecht des Reeders am eigenen Schiffe hat sich unter dem Einflusse der veränderten Verkehrsverhältnisse die ihm gebührende Anerkennung mehr und mehr zu erringen vermocht. Seine Einordnung in das System unseres Seehandelsrechtes ist im Vorstehenden im Anschlufs an die Sonderung der Begriffe Schuld und Haftung versucht worden. Das Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe ist das Recht des Zugriffs auf dieses; es steht dem Berechtigten ausnahmsweise für den Fall der Nichterfüllung einer Schuld, regelmäfsig für den Fall des Zugriffs eines Gläubigers, zu. Die Unterscheidung von Schuld und Haftung gestattet die Zusammenfassung der gemeinsamen und die Trennung der nicht übereinstimmenden Vorschriften für das Schiffsgläubigerrecht am fremden und am eigenen Schiffe. Indem sie sich in der Anwendung auf das Schiffsgläubigerrecht

[1] Zw.V.G. 162, 115 Abs. 1, C.P.O. 878. Über die Befriedigung des Reeders aus der Fracht s. Boyens I 206, aber dazu Gaupp-Stein[4] zu C.P.O. 872.

Digitized by Google

am eigenen Schiffe bewährt, gewinnt sie hierdurch selbst an Bekräftigung[1].

[1] Boyens II 428 Anm. 9 bekämpft vom Standpunkte des Verkehrsbedürfnisses den angeblich von mir aus der Haftungstheorie abgeleiteten Satz, dafs kein Reeder sein eigener Schiffsgläubiger sein könne. Ich habe indessen an den von Boyens angeführten Stellen (Z. f. H.R. XLIV 601 f., XLVII 160 f.) zwar der Konstruktion des Reichsgerichts in dem Falle C.S. XXXII Nr. 2 widersprochen (s. auch oben S. 25 f., 67 f.), zugleich aber das Problem des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe als ein solches bezeichnet, dessen Lösung unter dem Druck der Bedürfnisse des Lebens ernsthaft in Angriff genommen zu werden verdiene, und ich habe hierfür an anderem Orte (Krit. Vierteljahresschr. XLII 521 f.) die oben im Texte weiter ausgeführte Lösung bereits in Vorschlag gebracht.

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Die Ladung.

I. Im allgemeinen. § 27.

I. Nächst dem Schiffe ist unter den Gegenständen, mit denen es das Seerecht zu tun hat, die Ladung weitaus von gröfster Bedeutung. Der Umstand, dafs das Seerecht sich in der Hauptsache als Seetransportrecht entwickelt hat, ist hierfür von bestimmendem Einflufs gewesen. Wichtige Rechtsinstitute, wie die grofse Haverei, sind nach Entstehung und Anwendbarkeit an die Voraussetzung geknüpft, dafs Schiff und Ladung zur Seefahrt verbunden sind. Und auch diejenigen Rechtsverhältnisse, bei denen dies nicht der Fall ist, gelangen meist erst durch solches Verbundensein zu voller Entfaltung und bestimmungsmäfsiger Wirksamkeit.

So wichtig demzufolge die Feststellung des Rechtsbegriffs der Ladung ist, so ist sie doch nicht kurzerhand möglich. Die Gesetze bedienen sich seiner, ohne ihn inhaltlich ausdrücklich abzugrenzen. Nur aus den einzelnen für die Ladung getroffenen Vorschriften heraus kann daher der etwa vorhandene, einheitliche Begriff ermittelt werden. Das gilt namentlich auch für das deutsche Recht und das hier in erster Linie in Betracht kommende H.G.B.

II. Das zunächst als Verbalsubstantiv gebildete Wort Ladung scheint um das Jahr 1700 zuerst zur Bezeichnung auch der an Bord verladenen Sachen gebraucht worden zu sein. In der Rechtssprache des Seeverkehrs hat es im Laufe der Zeit über dieser neueren seine ursprüngliche Bedeutung ganz verloren[1]. Es be-

[1] Im preufs. A.L.R. begegnen noch beide Bedeutungen nebeneinander (s. II 8 §§ 1624, 1635, 1648 einerseits, §§ 1628, 1639, 1641 ff. andererseits). Im

Digitized by Google

zeichnet jetzt Güter, die in Beziehung auf eine zum Zweck des Transportes dienende Verladung gedacht werden. Der früher allgemein übliche Ausdruck Güter wird daneben in vollkommen gleicher Bedeutung — wenn auch häufig zur Bezeichnung mehr der einzelnen Ladungsteile (§§ 538, 540 Abs. 1, 541) — gebraucht[1]. Auch die entsprechenden Ausdrücke fremder Gesetze gehen teils von den als Gegenstand des Transportes gedachten Gütern, teils von der behufs des Transportes der Güter erfolgenden Verladung aus[2].

Die von dem Gesetze mit dem Worte Ladung verbundene Bedeutung kann in vielen Fällen aus dem Inhalt der einzelnen Vorschriften selbst gefolgert werden. Durch ihre Auslegung gelangt man zunächst zu der Begriffsbestimmung der Ladung im Sinne dieser oder jener Vorschrift. Die Feststellung, ob den so gewonnenen Einzelbedeutungen ein engerer oder weiterer Gesamtbegriff zu Grunde liegt, ist von praktischer Wichtigkeit für die Auslegung solcher Bestimmungen, die sich auf die Ladung beziehen, ohne durch ihren Inhalt deren Abgrenzung zu gestatten. Es läfst sich aber ein solcher Gesamtbegriff für das deutsche Seerecht in folgendem Sinne feststellen.

III. Ladung im Sinne des H.G.B. sind Güter d. h. körperliche Gegenstände[3] gleichviel welcher Art[4] in Beziehung auf einen sie

H.G.B. wird der Akt des Ladens durch die Worte Einladung (§ 824 Abs. 1 u. 3) und Abladung (§§ 579, 589, 642 Abs. 1) und den Infinitiv Laden (§§ 514, 517 Abs. 1 u. 3) bezeichnet. Vgl. dagegen die Ladung im Prozefs.

[1] S. namentlich §§ 563 Abs. 4, 696 Abs. 3 vgl. mit 697, 778 vgl. mit 779. Zuweilen begegnet auch das Wort Ladungsgüter: §§ 586 Abs. 1, 757 Nr. 7, 903 Nr. 2.

[2] So einerseits goods, marchandises (vereinzelt auch im H.G.B. „Waaren“ für „Güter“ vgl. § 706 Nr. 1), andererseits cargo (s. dazu den deutschen Handelsbrief aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts bei Stieda, Hansisch-Venetianische Handelsbeziehungen S. 161 Nr. 42), carga (span., portug.), carico, cargaison, chargement. Mit der deutschen Terminologie stimmen die holländische und die skandinavische überein. — Entsprechend bereits im Mittelalter bona, mercandisiae (wie in den römischen Quellen allgemein merces), avere, rauba, caricum (dazu carrech im Cons.) usw. Als das, womit man fährt (farmr), bezeichnet die altnordische Rechtssprache die Ladung auf Grund der älteren Art des Seehandelsbetriebes.

[3] Aus der im Gesetze häufig begegnenden Bezeichnung der Ladung als eines Gegenstandes (vgl. z. B. §§ 679, 689—692, 703—705, 882, 899) ist für die Erkenntnis ihrer rechtlichen Natur nichts zu entnehmen. Dafs, wo nicht die Sklaverei rechtlich anerkannt ist, lebende Menschen nicht Ladung sein können, mufs gegen Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 37 Anm. 4e, betont werden.

[4] R.O.H.G. XIII S. 134, XX S. 18, R.G.C.S. XX S. 49 f. Thöl, Handelsrecht III S. 3; Schott bei Endemann III 291.

Digitized by Google

betreffenden Seetransport. Diese Beziehung kann der Zukunft, der Gegenwart oder der Vergangenheit angehören[1]. So hat der Schiffer zur Einnahme der Ladung das Schiff an den gehörigen Platz hinzulegen (§ 560), während der Reise für das Wohl der Ladung zu sorgen (§ 535) und nach dem Verluste des Schiffes nötigenfalls für die Ladung Sorge zu tragen (§ 632). Der Regel nach liegt der Beziehung der Güter zu dem sie betreffenden Transporte ein auf ihn gerichteter Vertrag (Frachtvertrag) zu Grunde. Notwendig ist dies jedoch nicht. Ladung im Sinne des Gesetzes sind auch solche Güter, die der Reeder für eigene Rechnung befördert[2], und selbst solche, die ohne Wissen des Reeders und des Schiffers, wohl gar unter Begehung einer strafbaren Handlung, zum Zwecke der Beförderung an Bord gebracht worden sind[3].

Weil nicht Gegenstand des Transportes, sondern Mittel zur Ermöglichung der Seefahrt ist nicht Ladung der Ballast[4]; er wird in alten[5] und neuen[6] Quellen zur Ladung in scharfen Gegensatz gestellt. Hierdurch ist natürlich die analoge Anwendung einzelner für die Ladung getroffener, gesetzlicher Vorschriften auf den Ballast nicht ausgeschlossen[7]. Aus demselben Grunde, wie hinsichtlich des Ballastes, kann nicht davon die Rede sein, die Kriegs-, Mund- und Kohlenvorräte des Schiffs und die zum persönlichen Gebrauche von Personen der Schiffsbesatzung dienenden Gegenstände als Ladung

---

[1] S. Wagner I 224; auch R.G.C.S. IX S. 160 f. Für jede Gesetzesvorschrift ist im einzelnen zu ermitteln, in welchem Sinne sie von Ladung spricht.

[2] Dop, De lading eigendom der reederij (s. oben S. 317 Anm. 3 a. E.). Vgl. H.G.B. § 834 Ziff. 2; auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 101, 251. — Eine rechtlich relevante Unterscheidung der von den „Steuermännern" (Mitreedern) verladenen Güter wird in Magnus Lagabœters Stadtrecht IX 2 (a. 1276, Norges gamle Love II 275) mit gutem Grunde darnach gemacht, ob die Güter zwecks Erwerbes von Ausrüstungsgegenständen verladen sind oder nicht.

[3] S. besonders §§ 563 Abs. 4, 564 (verba: „die übrige Ladung"), auch 515 Abs. 2. Auch solche Gegenstände, deren Anbordnahme St.G.B. 297 mit Strafe bedroht (s. darüber Pappenheim in Zeitschr. f. d. ges. Strafrechtswissensch. XIII 842 ff.), und die hier der Ladung gegenübergestellt werden, können im Sinne anderer Vorschriften (z. B. des H.G.B. 740) Ladung sein.

[4] Dagegen sind natürlich solche Güter Ladung, die zu Zeiten niedrigen Frachtenstandes behufs Ersparung der Kosten für die Ballasteinnahme unentgeltlich statt des Ballastes zur Beförderung übernommen werden.

[5] Z. B. lüb. R. (Hach) Abt. IV 26, H.R. A V Nr. 158 Art. 2.

[6] H.G.B. 519 Abs. 1, 622 Abs. 1, 640 Abs. 1, 823. V., betr. die Schiffsmeldungen, v. 28. VII. 1880 §§ 1, 3.

[7] Vgl. R.G.C.S. IX S. 166.

Digitized by Google

im Sinne des H.G.B. anzusehen[1]. Auf das von den Reisenden an Bord gebrachte Reisegut sind einzelne, für die Ladung getroffene Vorschriften des H.G.B. durch § 673 ausdrücklich für anwendbar erklärt worden und andere, wie z. B. diejenigen über Ersatz der durch Schiffskollision beschädigten Ladung, entsprechend anzuwenden. Zur Ladung ist aber um deswillen das Reisegut nicht zu zählen[2], d. h. es dürfen die für sie geltenden Bestimmungen nicht ohne weiteres auf dasselbe angewendet werden. Dies hat seinen Grund darin, dafs das Reisegut nicht selbständig als Gegenstand des Transportes, sondern als Zubehör des Reisenden und in dem von ihm geschlossenen Überfahrtsvertrage einbegriffen gedacht wird. Darum hat der Schiffer in Ansehung des Reiseguts nicht die ihm hinsichtlich der Ladung zustehende Verfügungsmacht, darf das Pfandrecht des Verfrachters nach § 674 nicht als ein Ladungspfandrecht behandelt werden[3] usw.

Als rechtlich erhebliche Unterscheidungen der Ladung mögen genannt werden die völkerrechtlich wichtige nach der Nationalität (feindliche und nicht feindliche Ladung), die Unterscheidung nach der Erlaubtheit oder Unerlaubtheit, welche letztere übrigens auf sehr verschiedenen Gründen beruht[4], nach der Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit der Ladung für das Schiff und die übrige Ladung[5]. Bei der besonderen Behandlung der Deckladung gegenüber der Raumladung[6] trifft mit dem letzterwähnten Gesichtspunkte derjenige der Gefährdung der auf Deck verladenen Güter selbst zusammen.

IV. Die Sicherung des Beweises dafür, dafs eine Verladung von Gütern auf ein bestimmtes Schiff erfolgt ist, und von welcher Art, Menge und Beschaffenheit dieselben zur Zeit der Abladung gewesen sind, ist für den Seetransportverkehr von besonderer Wichtigkeit. Denn mehr als anderswo sind hier die tatsächlichen

---

[1] S. Pappenheim, Z. f. H.R. XLVII 157 f. gegen Burchard, Bergung und Hülfeleistung, S. 23 ff.

[2] Vgl. auch Boyens I 395 Anm. 1 zu Art. 504 (§ 535).

[3] S. dagegen Schröder bei Endemann S. 311.

[4] Z. B. Ausfuhrverboten (vgl. l. 11 § 2 D. XXXIX 4, C. Just. XII 45), Überladung.

[5] Die Gefährdung kann tatsächlicher oder rechtlicher Art sein, so bei feuersgefährlichen oder leicht überschießenden Gütern einerseits, bei Kriegs- oder Zollkontrebande u. dgl. andererseits.

[6] H.G.B. 566, 708 Nr. 1; aus früherer Zeit z. B. Pisa const. us. c. 28 (Bonaini II 919), Marseille, Stat. IV 20 (Pard. IV 275 f.).

Digitized by Google

Umstände dazu angetan, Ungewifsheit und Streit auch an die Stelle ursprünglich klarer Verhältnisse treten zu lassen. Schon zu der Zeit, als noch die Befrachter ihre Güter selbst zu begleiten pflegten, war die Rechtsordnung bemüht, den hiervon drohenden Schwierigkeiten zu begegnen. Es gehört zu den wichtigsten Pflichten des an Bord befindlichen Schiffsschreibers, die verladenen Güter in das Schiffsbuch einzutragen[1] unter Bezeichnung des Eigentümers und Angabe der Merkzeichen[2]. Als solche aber werden

---

[1] Goldschmidt, Handbuch I[1] 655, I[2] 1 S. 342 (wo aber die Bezeichnung des cartularium navis als eines Ladungsverzeichnisses auf einem Versehen beruht). Um den Eigentumsnachweis und die Geltendmachung von Versicherungsansprüchen hinsichtlich der Ladung bei Verlust oder Wegnahme des Schiffes zu sichern, bestimmte Karl V. im Jahre 1552 (Pard. VI 73 f.), dafs jedes aus Amerika zurückkehrende Schiff aufser seinem eigenen Register ein Exemplar desjenigen eines anderen Schiffes zur Ablieferung an die officiales von Sevilla mitbringen solle.

[2] Vgl. z. B. den Eid des Schiffsschreibers im Stat. des Dogen Zeno von 1255 c. XLII (Predelli e Sacerdoti). Über die Form der Eintragungen sind wir für das ausgehende Mittelalter durch glücklichen Zufall unterrichtet (vgl. dazu Goldschmidts Handbuch I[2] 1, S. 342 Anm. 39). Aus Marseille ist uns vom Jahre 1292 eine notariell beglaubigte Abschrift von den „in romansio" verfafsten Eintragungen betreffs der Ladung eines an Kaufleute von Piacenza, Genua und Marseille für Reisen nach Majorca und zurück verfrachteten Marseiller Schiffs erhalten (Blancard, Doc. inéd. IV nr. 92). Sie sind nach dem Typus abgefafst: „Dieses sind die Kaufleute, welche Waren verluden (cargueron rauba) in dem Schiffe des Reeders Guillem Franc in Marseille und in Aix zur Beförderung nach Majorca. Nämlich Herr Launart de Laporta aus Piacenza einen Korb Pfeffer" usw. Im wesentlichen stimmen hiermit die Eintragungen überein, die Piero di Alamano als Schreiber des Schiffes Panfilo (Reeder ser Trizardo Campola von Messina) im Jahre 1353 oder 1354 über eine Verfrachtung von Rhodus nach Konstantinopel gemacht hat (Mas Latrie in Mélanges historiques, choix de doc. t. III nr. XIV p. 121 ff.); sie stellen übrigens das älteste, bekannte Zeugnis für die Klausel „dice essere" (= Inhalt unbekannt) dar. — Für den Norden ist nicht minder wertvoll, was wir aus Hans. U.B. VIII nr. 35 (Bergen op Zoom a. 1451) erfahren. Bei dem Überfall eines hanseatischen Schiffes durch Feinde schleicht der Diener des Schiffers in dessen Koje und fälscht, um die Wegnahme unfreier Güter zu verhüten, unbemerkt das dort befindliche „registrum papireum" durch die folgenden Eintragungen: „Item dit stuck laken heeft my inghesand Allexander Arabel, de vracht is 10 s. myt desem merke ✳; item dit stucken heeft my inghesand Rijchert Rock, dus ghemercket ⚓, de vracht is 7 s." Da der Schiffer selbst durch diese Eintragungen getäuscht wird, können wir die Fälschung für die Erkenntnis der Beschaffenheit echter Eintragungen sicher verwenden. Sie ergibt (vgl. übrigens bereits Hans. U.B. V Nr. 964 für das Jahr 1410) gegen Goldschmidt, Handb. I[1] 655 Anm. 4 a. E., dafs die Erwähnung des Ladungsbuches

Digitized by Google

von altersher die Marken verwendet, die als Haus- und Hofmarken uralter Gemeinbesitz der germanischen Stämme sind [1]. Neben den Schiffsschreiber und dann an seine Stelle trat der Schiffer selbst [2]. Er ist gegenwärtig aus Gründen des öffentlichen Rechts allgemein zur Führung der nötigen Ladungspapiere, insbesondere des ein Verzeichnis der Ladung darstellenden Manifestes, verpflichtet [3].

V. Bei der Ermittelung der Rechtsnatur der Ladung ist ihr Verhältnis nach innen und nach aufsen getrennt zu halten. Für sich betrachtet bietet die Ladung das Bild der gröfsten Mannigfaltigkeit. Sie kann möglicherweise aus nur einem und wird in aller Regel aus zahlreichen Stücken [4] bestehen. Diese können aus rechtlich sehr verschieden zu beurteilenden Gründen Ladung geworden sein. Regelmäfsig erfolgt ihre Beförderung in Ausführung eines Frachtvertrages (s. oben S. 324) oder einer Mehrheit von Frachtverträgen, die wiederum von einem Einzelnen oder einer Mehr- oder Vielzahl von Personen als Befrachtern geschlossen sein

im hanseat. Seerecht v. 1614 V 5, XI 4 keineswegs die erste für das Hansagebiet ist. Vgl. auch für das Jahr 1465 Dipl. Norveg. III 871 (ein Schiffer aus Friesland trägt die Ladung i synæ tafflæ ein).

[1] Über die Signierung der Ladung durch den Absender s. Homeyer, Haus- und Hofmarken, S. 267 ff., Lastig, Markenrecht, S. 88 ff. Signierung der Güter mit der Marke des Destinatärs: Lüb. U.B. X Nr. 593 (Reval a. 1465), vgl. den von Silberschmidt, Arch. f. Bürgerl. Recht XXV 130 Nr. 1 erwähnten Fall. Signierung mit der Marke des Schiffers selbst: Hans. U.B. VIII Nr. 122, 123; s. auch Wasserschleben, Deutsche Rechtsquellen des Mittelalters (Leipzig 1892), S. 122 f. kap. 452.

[2] Goldschmidt, Handbuch I[1] 659, wo Anm. 14 auf die langdauernden Reste der älteren Übung hingewiesen wird.

[3] Wagner I 380 f., 385; Perels, Internat. Seerecht[2], S. 288. Öffentliche Urkunden (Certificacien), die zum Nachweis gehöriger Beschaffenheit der Ladung an Bord zu führen sind, begegnen schon im hansischen Mittelalter in mannigfacher Anwendung, so zum Zwecke des Nachweises der Eigentumsverhältnisse, der Beobachtung von Verkehrsvorschriften (Verstapelung, Verbot des Kaufs auf Borg), der gehörigen Verzollung u. a. m. Vgl. z. B. Hans. U.B. I Nr. 101, V Nr. 1073 (s. Nr. 1110, 1111, 1126, 1152, 1153), H.R. A III Nr. 425 (S. 441), IV Nr. 441 Art. 5, B. I Nr. 321 Art. 10, III Nr. 63 Art. 10, V Nr. 650 Art. 3, Nr. 736, C I Nr. 546 Art. 178, 180, 547 Art. 38, II Nr. 217, 496 Art. 202, Lüb. U.B. X Nr. 170, Liv-, Est- u. Curl. U.B. III Nr. 1268, V Nr. 2007, VIII Nr. 451, 452.

[4] Nicht in dem Sinne von Naturgegenständen, sondern in dem sich mit ihm nicht durchaus deckenden Rechtssinne der Sache (vgl. Bekker, System d. heut. Pandektenrechtes I 296; Gierke, Deutsches Privatrecht I 269 f.; Regelsberger, Pandekten I 365 f.). Es wird daher nicht mit Hans. G.Z. XIX (1898) S. 245, XX (1899) S. 287 die Kohlen- oder Getreideladung für eine als Sachindividuum geltende Sachgesamtheit, sondern schlechthin als ein Sachindividuum im Rechtssinne zu erachten sein.

Digitized by Google

können. Befrachter aber und infolge dessen Ladungsinteressent kann eine in den verschiedensten rechtlichen Verhältnissen zu dem Gute stehende Person sein, vornehmlich dessen Eigentümer, aber auch der Nutsbraucher, Pfandgläubiger, Entleiher, Verwahrer, Kommissionär, Spediteur, Dieb. Mit diesen Möglichkeiten verbinden und kreuzen sich weitere mit Bezug auf die Person des Destinatärs und durch das Vorhandensein eines vom Befrachter verschiedenen Abladers sich ergebende. Durch die Ausstellung mehrerer Konnossemente über die auf Grund nur eines Frachtvertrages abgeladenen Güter eines Befrachters kann seine Ladung in eine Mehrheit rechtlich gesonderter Teile zerlegt werden. Andererseits kann durch die ohne den Willen verschiedener Befrachter oder mit ihrem Willen[1] erfolgende Vermischung oder Vermengung ihrer Güter eine Vereinigung selbständiger Ladungsteile zu rechtlichem Gemeinschaftsverhältnis stattfinden.

Ohne Rücksicht auf ihre möglicherweise vielgestaltige Gliederung nach innen wird die Ladung eines Schiffes nach aufsen in zahlreichen Rechtssätzen als eine Einheit behandelt. Sie erscheint als der eine Teil des zur Seegemeinschaft verbundenen, der Verfügungsmacht und dem Verfügungsrecht des Schiffers unterliegenden Komplexes von Sachen, dessen anderen Teil das Schiff bildet. In diesem Verhältnis werden Schiff und Ladung bei der gesetzlichen Regelung fast aller seerechtlichen Fragen zusammengestellt und einander gegenübergestellt. So in den Vorschriften des H.G.B. über die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers, über den Frachtvertrag, die Bodmerei, die grofse Haverei, den Zusammenstofs von Schiffen, die Bergung und Hülfeleistung, die gesetzlichen Pfandrechte, die Versicherung, die Verjährung[2]. Insbesondere können kraft rechtsgeschäftlicher Verfügung des Schiffers oder unmittelbar kraft Rechtssatzes Schuldverhältnisse für die Ladungsinteressenten begründet werden, für welche die bloſse Sachhaftung der Ladung, dafür aber ein gesetzliches Pfandrecht an dieser besteht.

VI. Es erhellt nun zunächst einerseits, dafs Güter, die auf irgend eine Weise Ladung geworden sind, darum nicht weniger zu dem Vermögen ihres bisherigen Herrn gehören. Andererseits sind sie aber jetzt zufolge ihrer tatsächlichen, unter eigenartigen Ver-

[1] So bei Getreideladungen (s. bereits l. 31 D. XIX 2 [Schiff des Saufejus], ferner § 28 J. II 1, l. 5 pr. D. VI 1, l. 12 § 1, l. 27 § 2 D. XLI 1) und bei Petroleum in Tankdampfern, sog. Misch- oder Mengladung (marchandises chargées en vrac, goods in bulk).

[2] Vgl. ferner z. B. §§ 520 Abs. 2, 524 Abs. 4, 564, Seem.O. 87 Abs. 2.

Digitized by Google

hältnissen erfolgten Besonderung auch in eine eigentümliche Rechtslage gelangt, aus der ihnen besondere rechtliche Schicksale erwachsen können, ohne daſs auch nur ihr Eigentümer es zu verhindern vermöchte. Sie dürfen deshalb mit Grund als Sondervermögen oder Sondergut bezeichnet und dem Schiffsvermögen als die zweite Art des Seevermögens zur Seite gestellt werden. Es muſs aber auch hier betont werden, daſs, wie das Schiffsvermögen nicht notwendig ein Sondervermögen des Reeders (vgl. oben S. 65 ff.), so das Ladungsvermögen nicht notwendig ein Sondervermögen des Ladungsinteressenten, namentlich des Befrachters, zu sein braucht. Wenn der Verkaufskommissionär über das Kommissionsgut einen Frachtvertrag geschlossen hat, so ist er der Befrachter und als solcher Ladungsinteressent[1]. Er haftet dem Verfrachter für dessen Forderungen persönlich, zugleich aber hat dieser ein gesetzliches Pfandrecht an den nicht dem Befrachter gehörenden Gütern. Und wenn zur Rettung auch dieser Güter dem Schiff in groſser Haverei ein Schaden zugefügt worden ist, so ist Schuldner der Ersatzforderung des Reeders der Ladungsinteressent[2], d. h. der Kommissionär, es haften aber für dessen Schuld nur die ihm nicht gehörenden Güter. Mithin braucht weder die qualifizierte Haftung der Ladung neben der persönlichen Haftung des Schuldners, noch die reine Sachhaftung der Ladung Haftung eines Teiles des Schuldnervermögens zu sein[3]. Und es wird auch von hier aus wieder deutlich, daſs die Haftung des Seevermögens nicht als eine beschränkte Haftung des Schuldners aufgefaſst, sondern nur als eine mit persönlicher Haftung des Schuldners verbundene oder nicht verbundene Sachhaftung verstanden werden kann.

Noch ein Anderes ist zu beachten. Schon bei dem Schiffsvermögen ist (oben S. 64) auf dessen Relativität hingewiesen worden. Sie spielt dort eine minder bedeutende Rolle, weil das Schiff stets als Ganzes und allen Schiffsgläubigern haftet. Anders verhält es sich mit der Ladung. Auch insofern, als sie etwa im alleinigen Eigentum eines Ladungsinteressenten steht, bildet sie nicht in dem Sinne eine Einheit, daſs Haftung und gesetzliches Pfandrecht sie stets als Ganzes ergriffen. Nur, was gerettet worden ist, haftet für die Berge- und Hülfskostenforderung; nur an das, was

[1] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 37.

[2] Vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 72 f., 76 ff.

[3] S. dagegen Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 1 Z. 11 und 15 v. o., S. 4 Z. 11 v. o., S. 10 Z. 14 v. o., S. 12 Z. 24 v. o., S. 13 Z. 1 ff. v. o., S. 98 Z. 10 f. v. o., S. 101 Z. 11 f. v. o. und sonst.

Digitized by Google

verbodmet worden ist, kann sich der Bodmereigläubiger halten[1]. Auch zur grofsen Haverei, die allerdings ihrem Wesen nach regelmäfsig die gesamte Ladung ergreift, tragen diejenigen Güter nicht bei, die sich zur Zeit des Havereifalles nicht an Bord des Schiffes oder im Falle von H.G.B. 706 Nr. 2 eines Leichterfahrzeuges befunden haben (§ 718 Nr. 1). Sachhaftung und gesetzliches Pfandrecht ergreifen also die Ladung immer nur in dem durch den Rechtsgrund der einzelnen Forderung bestimmten Umfange. Durch die Zugehörigkeit von Gütern zum Ladungsvermögen wird nur die Grenze abgesteckt, über die hinaus Sachhaftung und Pfandrecht nicht wirksam werden können. Innerhalb dieser Grenzen ist der Umfang ihrer Wirksamkeit nach den Umständen verschieden.

Die Verselbständigung des Ladungsvermögens ist nach Ursachen und Wirkungen das Seitenstück zu der des Schiffsvermögens (s. o. S. 60 ff.). Was über die rechtliche Natur des letzteren früher zu bemerken war, gilt entsprechend auch für das erstere. Die Berücksichtigung des Ladungsvermögens bei der Untersuchung des Schiffsvermögens würde Verirrungen, wie die Personifikationstheorie, unmöglich gemacht haben[2]. Auch die gröfsten Verehrer der Fiktion sind bis jetzt nicht darauf verfallen, wegen der reinen Sachhaftung bei Ladungsschulden in der Versendung jeder Kiste Stückgutes die Schaffung einer juristischen Person zu erblicken. Andererseits bleibt zu beachten, dafs die Verselbständigung beim Ladungsvermögen nicht ebenso weit reicht wie beim Schiffsvermögen. Die Ladung ist ja im Gegensatz zum Schiffe immer nur vorübergehend der See anvertraut. Die Trennung vom Lande ist für sie nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck. Auch während der Beförderung bleibt sie in höherem Grade, als das Schiff, der rechtlichen Verfügung des an Land verbliebenen Versenders unterworfen (vgl. dazu unten Nr. IX). Dies hat auch auf die Gestaltung derjenigen Rechtsverhältnisse zurückgewirkt, denen eben der Seetransport seinen Stempel aufdrückt. Es wird sich bei der Betrachtung der seerechtlichen Ladungspfandrechte zeigen, dafs die Scheidung zwischen ihnen und den landrechtlichen nicht so scharf ist, wie bei den Pfandrechten am Schiffe.

VII. Regelmäfsig setzt sich die Ladung eines Schiffes aus einer Mehrzahl von Gütern zusammen, die zu verschiedenen Vermögen gehören und nicht zu einem einzigen Sondervermögen zusammen-

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 101 ff.
[2] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 447.

Digitized by Google

gefaßt sind[1]. Durch ihre tatsächliche Vereinigung zur gemeinsamen Beförderung werden sie den gleichen Gefahren ausgesetzt, und treten sie auch in Abhängigkeit von einander. Die so gegebene, tatsächliche Gemeinschaft hat eine rechtliche Verbundenheit zur Folge, deren sichtbaren Ausdruck die Vereinigung der Güter in der Hand des Schiffers darstellt[2]. Soweit dieser innerhalb seiner gesetzlichen Vertretungsmacht über die Ladung oder über Teile der Ladung verfügt[3], aber auch ohne ein solches Handeln des Schiffers, soweit es sich um Rettung von Gütern in Seenot handelt[4], erscheinen im Verhältnis zu den Ladungsgläubigern die ihnen haftenden Güter verschiedener Ladungsbeteiligter als rechtliche Einheit. Die Gläubiger können ihre Befriedigung aus ihnen suchen, als ob es sich um mehrere Pfänder für die Schuld nur eines Schuldners handelte. Im Verhältnis unter den Ladungsinteressenten selbst tritt dann wieder die Selbständigkeit der verschiedenen Sondervermögen zu tage.

Den wichtigsten unter den die Ladung selbst und ihre Beförderung bedrohenden Gefahren ist mit der Ladung zugleich das Schiff ausgesetzt. Mit der Verbindung der Güter an Bord des

---

[1] Es können auch die zu verschiedenen Vermögen gehörenden Güter zu einem Sondervermögen verbunden sein, so, wenn der Kommissionär über Güter mehrerer Kommittenten nur einen Frachtvertrag geschlossen hat. Es können aber auch die zu einem und demselben Vermögen gehörigen Güter mehrere Sondervermögen darstellen, so, wenn die Abladung der einem Versender gehörenden Güter auf Grund mehrerer Frachtverträge erfolgt ist.

[2] Wagner I 225; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 72.

[3] Über den Umfang der Vertretungsmacht und -befugnis des Schiffers s. Wagner I 291 ff. Zu der daselbst S. 292 Anm. 12 (mit Wagner übereinstimmend Platou, S. 170, 176; s. auch Hammarskjöld in Tidskr. f. f. Retsvidenskab XVI 262) erwähnten Streitfrage vgl. auch Heck, Große Haverei S. 29 f. Er schließt sich in der Hauptsache der von Ehrenberg vertretenen Meinung an, der Schiffer dürfe die Güter des einen Ladungsbeteiligten im ausschließlichen Interesse des andern opfern, und dieser hafte jenem nur mit den geretteten Gütern. Nach Heck sollen zu Gunsten dieser Ansicht entscheiden das wirtschaftliche Bedürfnis, ein wertvolles Gut durch das Opfer eines minderwertigen zu retten, und die Anerkennung, die dieser Gedanke in den Fällen der großen Haverei gefunden habe. Dem gegenüber scheint mir, daß jenes wirtschaftliche Bedürfnis de lege lata nur dann auf rechtliche Berücksichtigung Anspruch hätte, wenn die behauptete Solidarität der Interessen aller Beteiligten erwiesen wäre. In den Fällen der großen Haverei aber ist eine solche Solidarität eben durch das Vorliegen einer den bedrohten Interessen gemeinsamen Gefahr gegeben, aus der ein Teil von ihnen durch die Opferung des anderen gerettet werden soll.

[4] Wagner I 234; Ehrenberg a. a. O. S. 84 f.

Digitized by Google

Schiffes entsteht daher für Schiff und Ladung eine Gefahrsgemeinschaft. Auf ihrer Grundlage ruht die Rechtsgemeinschaft, die für Schiff und Ladung hinsichtlich der zur Abwehrung der gemeinsamen Gefahr erforderlichen Maßregeln besteht[1]. Je nachdem die Gefahr nur der Vollendung der Reise oder der Existenz von Schiff und Ladung selbst droht, ist die Rechtsgemeinschaft unter ihnen in engerem oder weiterem Umfange gegeben[2]. Im ersteren Falle erstreckt sie sich nur auf die Bewirkung der Abwehrmaßregeln, indem sie den Schiffer ermächtigt, zur Erreichung eines an sich vom Reeder herbeizuführenden Erfolges über die Ladung zu verfügen (H.G.B. 538, 540 ff., 732). In dem anderen, praktisch wichtigeren Falle, dem der großen Haverei, umfaßt die Rechtsgemeinschaft von Schiff und Ladung sowohl die Verfügung über beide zum Zweck ihrer Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr durch Aufopferung eines Teiles der bedrohten Interessen, als auch die Tragung der durch das Opfer herbeigeführten Schäden (H.G.B. 700). Da die Fürsorge für die Ladung gegenwärtig dem Führer des Schiffes ob-

---

[1] Die Rechtsgemeinschaft in dieser Beziehung, welche derjenigen des griechisch-römischen Seerechts entspricht (vgl. Goldschmidt, Z. f. H.R. XXXV 46 ff.), war in dem genossenschaftlichen Schiffahrtsbetriebe des früheren Mittelalters nur eine Seite der weitergehenden, auf Vertrag oder Rechtssatz beruhenden Rechtsgemeinschaft von Schiff und Ladung. Die colonna des Südens (s. Wagner I 8 f.; Goldschmidt a. a. O. S. 85 f. Anm. 112; Handbuch I[3] 1 S. 270 f.) und unter Umständen auch das fèlag des Nordens (vgl. Pappenheim, Z. f. H.R. XXXVI 85 ff., v. Amira, Nordgerm. Obl.R. II 817 ff.) zeigen Schiff und Ladung als die beiden Teile des für die Unternehmung auf gemeinsamen Gedeih und Verderb zusammengelegten Kapitals. Die Reste der colonna haben sich bis auf die Gegenwart erhalten; vgl. Wagner I 16 Anm. 31; Goldschmidt, Z. f. H.R. XXXV 86 Anm. 112, besonders aber die parceria des portugiesischen Rechts (Cod. comm. 494 f.), deren Bedeutung von Goujon, le code de commerce portugais (Paris, Rouen 1889) p. 6 völlig verkannt ist. Auch die künstliche Verbrüderung von Schiff und Ladung, die im agermanament des Konsolats einen so charakteristischen Ausdruck gefunden hat (s. Pappenheim, Die altdänischen Schutzgilden, S. 422 Anm. 1; dann namentlich Goldschmidt, Z. f. H.R. XXXV 332 ff.), scheint nach ihrem ursprünglichen, wenn auch nicht quellenmäßig nachweisbaren, Gedanken auf eine über die Schadenstragung hinausreichende Gemeinschaft hinzuweisen. Jedenfalls ist die gemeinsame Tragung der Schäden im Mittelalter auf selbständiger, germanischer Grundlage erwachsen und erst allmählich nach dem Vorbilde des römischen Rechts auf die im gemeinschaftlichen Interesse vorsätzlich zugefügten Schäden beschränkt worden (s. auch Wagner I 16 f.). Am längsten hat sich die ältere Anschauung in der Behandlung der sog. kleinen Haverei und einiger Fälle des Schiffszusammenstoßes (hier zum Teil noch jetzt) erhalten.

[2] Wagner I 294 ff; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 76 ff.

Digitized by Google

liegt, ist auch die Rechtsgemeinschaft von Schiff und Ladung in der Person des Schiffers verkörpert, der die ihre Folgen auslösenden Handlungen vorzunehmen oder doch anzuordnen hat. Ein besonderer Fall der Rechtsgemeinschaft, in welchem diese auch zwischen dem von der Besatzung verlassenen Schiffe und selbst zwischen dem Wrack und der Ladung besteht, ist durch Str.O. 25 in der Fassung des G. v. 30. XII. 1901 geschaffen oder doch aufser Zweifel gerückt und des näheren geregelt worden[1]. Wird die Schiffahrt dadurch beeinträchtigt, dafs in einem Fahrwasser, auf einer Reede oder in einem Hafen ein Schiff oder Wrack hülflos treibt oder gestrandet oder gesunken ist, so ist die Behörde befugt, die Beseitigung des Hindernisses zu veranlassen. Zur Deckung der Kosten der Beseitigung kann sie die beseitigten Gegenstände öffentlich verkaufen, soweit nicht Sicherheit gestellt wird. Dieses Recht erstreckt sich auch auf alle Gegenstände, die zur Zeit des Einschreitens der Behörde auf dem Schiffe oder Wracke vorhanden waren, mit Ausnahme der Habe der Schiffsbesatzung, des Reisegutes der Reisenden und der Post. Von der letzteren abgesehen trägt also die Ladung mit dem Schiffe oder Wracke zusammen die Kosten der Beseitigung. Es darf auch durch die Ladungsbeteiligten nichts mehr von ihr aus dem Schiff oder Wrack fortgeschafft werden, sobald die Behörde eingeschritten und dies öffentlich erkennbar oder den Beteiligten bekannt gemacht ist. Zuwiderhandlungen werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder mit Haft bestraft (Str. O. 43 n. F.). Hier ist mithin die Rechtsgemeinschaft zwischen Schiff oder Wrack und Ladung sogar dem Eigentümer der letzteren gegenüber strafrechtlich geschützt worden.

VIII. Für die Betrachtung der Besitzverhältnisse an den abgeladenen Gütern empfiehlt es sich von dem regelmäfsigen Falle auszugehen, dafs die Verladung durch den Befrachter auf Grund eines mit dem Reeder geschlossenen Frachtvertrages erfolgt ist, den ein vom Reeder verschiedener Schiffer auszuführen hat. Un-

[1] R.G.Bl. 1902 S. 1. Für § 25 der Str.O. in seiner ursprünglichen Gestalt war die Frage streitig, vgl. einerseits Hans. O.L.G. Hans. G.Z. XV (1894) Nr. 14 und RG. ebd. Nr. 56 (= C.S. XXXIII Nr. 15), andererseits Bartels in Hans. G.Z. XVI (1895), S. 110 f., s. auch de lege ferenda ebd. S. 119. — Nach M.Sh.A. 1894 s. 532 (vgl. 40 u. 41 Vict. c. 16 s. 6 und dazu R.G. a. a. O.) ist die Ladung den Vorschriften über die Beseitigung und Veräufserung von Wracks (s. 530 ff.) ebenso unterworfen, als ob sie in dem dort gebrauchten Ausdruck „Schiff" eingeschlossen wäre.

Digitized by Google

zweifelhaft hat hier der Befrachter mit der Übernahme der Güter durch den Schiffer oder einen anderen Vertreter des Reeders die tatsächliche Verfügung über die Güter aufgegeben. Er ist zum mittelbaren Besitzer im Sinne des § 868 B.G.B. geworden, da nun ein Anderer die Güter in einem Verhältnisse besitzt, vermöge dessen er dem Befrachter gegenüber auf Zeit zum Besitz verpflichtet ist[1]. Dieses Verhältnis gründet sich auf den Frachtvertrag. Unmittelbarer Besitzer des Gutes ist daher der Verfrachter, also der Reeder, geworden. Der Schiffer als solcher steht, auch wenn er selbst den Frachtvertrag geschlossen hat, dem Befrachter nicht als Gegenkontrahent gegenüber (H.G.B. 533). Seine Haftung aus § 512 ändert hieran nichts. Sie besteht auch im Verhältnis zu solchen Personen, die niemals Besitzer der Güter gewesen sind, und sie besteht auch in solchen Fällen, in denen der Besitz des Befrachters keine Beeinträchtigung erfahren hat. Der Schiffer übt die tatsächliche Gewalt über die Sache für den Reeder in dessen Erwerbsgeschäft aus, er ist nicht Besitzer der Güter, sondern nur Besitzdiener (B.G.B. 855)[2]. Der Reeder kann ihm jederzeit durch Entlassung die Ausübung der tatsächlichen Gewalt über die Güter entziehen (H.G.B. 545); hinsichtlich der Besitzfrage wird dadurch nichts geändert[3]. Zwar hat der Schiffer den Ladungsbeteiligten gegenüber Recht und Pflicht zu tatsächlichen und rechtlichen Verfügungen über die Güter (§§ 512, 535, 700 und sonst), und er ist in gewissen Grenzen an ihre bezüglichen Anweisungen gebunden. Aber er übt auch insoweit nicht für sie die tatsächliche Gewalt in einem unter § 855 B.G.B. fallenden Verhältnis aus, geschweige denn, daß er als unmittelbarer Besitzer ihnen als den mittelbaren Besitzern gegenüberstünde. Im ganzen läßt sich seine Stellung in der hier fraglichen Beziehung mit der des Speicherverwalters eines Lagerhalters vergleichen.

Alles das gilt nun aber mit geringen Abweichungen auch dann, wenn statt des bisher behandelten regelmäßigen ein Ausnahmefall

[1] Vgl. hierzu Strohal, Jherings Jahrbb. XXXVIII 21 Anm. 28.

[2] Unbegründet ist die Behauptung von Boyens II 325 f., unmittelbarer Besitzer sei der Reeder im Falle der Übernahme vor der Abladung, der Schiffer im Falle der geschehenen Abladung. Die Übergabe der Güter durch den Reeder an seinen Schiffer zur Beförderung ist keine Besitzübertragung.

[3] Daß die Reise den Schiffer aus dem Machtbereich des Reeders bringt (s. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 73 unter Berufung auf Strohal, Jherings Jahrbb. XXXVIII 9), kann nichts ausmachen. Sonst müßte der Schiffer mit dem Antritt der Reise auch in Ansehung des Schiffes aufhören, Besitzdiener zu sein, um statt dessen unmittelbarer Besitzer zu werden.

Digitized by Google

vorliegt. Ist der Schiffer zugleich Reeder-Verfrachter, so wird er naturgemäfs als solcher unmittelbarer Besitzer der Güter. Ist die Verladung nicht durch den Befrachter oder einen Vertreter desselben, sondern durch einen von ihm verschiedenen Ablader erfolgt, so bestimmt sich nach dem zwischen Befrachter und Ablader bestehenden Rechtsverhältnis, ob durch Vermittelung des Abladers auch der Befrachter mittelbarer Besitzer ist (B.G.B. 871). Wenn nicht der Reeder oder der ihm im Verhältnis zu Dritten gleichstehende Ausrüster (H.G.B. 510) Verfrachter ist, wird in dem wichtigsten Falle der Unterverfrachtung der Reeder mit der Entstehung des direkten Rechtsverhältnisses zum Unterbefrachter (H.G.B. 662 Abs. 1) unmittelbarer Besitzer der Güter, die der in seinem Dienste stehende Schiffer übernommen hat. Nur wenn die Güter nicht auf Grund eines Frachtvertrages an Bord gelangt sind, beantwortet sich die Besitzfrage nach anderen als den oben entwickelten Gesichtspunkten. Es fehlt dann regelmäfsig an einem Rechtsverhältnis zwischen Reeder und Ladungsbeteiligtem, vermöge dessen dieser nach B.G.B. 868 mittelbarer Besitzer wäre. Ob er dies kraft eines zu einer anderen an Bord befindlichen Person bestehenden Verhältnisses ist (z. B. wenn ein Matrose heimlich Güter verladen hat), ob ferner diese als Besitzer oder Besitzdiener betrachtet werden mufs, ob endlich durch ihre Vermittelung dem Reeder der Besitz erworben wird, alle diese Fragen sind nach den Regeln des bürgerlichen Rechts zu beantworten.

Es erhebt sich nun die Frage, ob in den Besitzverhältnissen an den Gütern eine Änderung dadurch herbeigeführt wird, dafs, wie regelmäfsig, bei oder nach Abschlufs des Frachtvertrages über die Abladung oder Übernahme zur Beförderung ein Konnossement ausgestellt wird. Diese Frage kann erst im Zusammenhang der Konnossementslehre selbst näher erörtert, und es mufs bis dahin namentlich auch die Auseinandersetzung mit den verschiedenen, auf sie erteilten Antworten[1] verschoben werden. An dieser Stelle sei kurz nur folgendes bemerkt. Die Ausstellung des Konnossements ändert an und für sich nichts an dem Rechtsverhältnis zwischen Reederverfrachter und Befrachter. Auch nach ihr bleiben für dieses Rechtsverhältnis die Bestimmungen des Frachtvertrages mafs-

[1] Vgl. für das geltende Recht Dernburg, Bürgerl. Recht III[3] S. 61 f. (etwas anders ebd. S. 303); Cosack, Handelsrecht[6] S. 427 f.; Schröder, Z. f. H.R. LI 42 f.; Boyens II 325 ff.; Jacobi, Die Wertpapiere, S. 271 ff.; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 73. S. andererseits Pappenheim, Transportgeschäft, S. 67 f., Z. f. H.R. XLVI 279 ff., Krit. Vierteljahresschr. XLIV 369 ff.

Digitized by Google

gebend (H.G.B. 651 Abs. 3). Nach wie vor besitzt daher der Verfrachter die Güter in einem dem des Verwahrers ähnlichen Verhältnisse, vermöge dessen er dem Befrachter gegenüber auf Zeit zum Besitze verpflichtet ist, und hat also der Verfrachter den unmittelbaren, der Befrachter den mittelbaren Besitz (B.G.B. 868). Durch die Ausstellung des Konnossements wird zwar das Verfügungsrecht des mit dem Verfrachter nicht zusammenfallenden Abladers auch für die Zeit vor Erreichung des Bestimmungshafens eingeschränkt (H.G.B. 659), aber ein Besitz des Reeders oder gar des Schiffers für den künftigen oder den jeweiligen Konnossementsinhaber oder den (künftigen oder jeweiligen) rechtmäfsigen Konnossementsinhaber nicht begründet[1]. Mit dieser aus H.G.B. 651 Abs. 3 sich ergebenden Anschauung steht in vollem Einklang die Vorschrift des H.G.B. 647. Sie besagt nicht, dafs der Besitz des Konnossements Besitz der Güter, oder dafs der Erwerb des Konnossementsbesitzes Erwerb des Güterbesitzes, oder dafs der Erwerb des Konnossementsbesitzes durch Übergabe Erwerb des Güterbesitzes durch Übergabe sei. Sie besagt vielmehr nur, dafs unter gewissen Umständen und in gewissen Beziehungen die Übergabe des Konnossements dieselben rechtlichen Wirkungen habe, wie die Übergabe der Güter. Allerdings bezeichnet das H.G.B. in einer Reihe von anderen Vorschriften[2] den Fall, dafs jemand mittelst Konnossements über gewisse Sachen verfügen kann, als einen besonderen Fall des allgemeinen, dafs er diese Sachen im Besitz hat. Dies kann aber den vorher erwähnten, klaren Bestimmungen des Gesetzes gegenüber nicht ins Gewicht fallen. Denn es bedeutet nur eine nicht genügend erwogene Abweichung von der vorsichtigeren Ausdrucksweise des A.D.H.G.B., und es ist sachlich ausgeschlossen, dafs die neue Fassung so, wie sie lautet, verstanden werden dürfte. Mittelst des Konnossements können, wenn dasselbe mit Blankogiro versehen ist, auch der Dieb, der Finder und der Bote über die Güter verfügen. Das H.G.B. aber kann nicht wirklich davon ausgehen, dafs diese Personen mit der Verfügungsmacht auch den Besitz der im Konnossement bezeichneten Güter erlangt hätten. Mufs somit auch nach Ausstellung des Konnossements der Befrachter als mittelbarer Besitzer der Güter betrachtet werden, so kann andererseits auch durch die Ausstellung des Konnossements nicht als unmittelbarer Besitzer an die Stelle des Verfrachters der

[1] Pappenheim, Z. f. H.R. XLII 306.
[2] §§ 369, 397, 410, 421, 440.

Digitized by Google

Schiffer getreten sein. Denn nicht er ist der Schuldner der Konnossementsschuld, sondern nur der durch ihn vertretene Reeder (H.G.B. 533, 661).

IX. Die Ausbildung des Distanzversendungsgeschäftes brachte dem seine Güter nicht mehr begleitenden Kaufmann neben grofsen Vorteilen die Nachteile, welche sich aus der Unmöglichkeit tatsächlicher Verfügung über die auf dem Transporte befindliche Ware ergaben. Sie äufserten sich rechtlich zumal in zwiefacher Hinsicht. Insoweit, als zur Übertragung dinglicher Rechte an den Gütern deren Übergabe erforderlich war, konnte der Eigentümer die schwimmende Ladung weder durch Veräufserung verwerten, noch durch Verpfändung zur Krediterlangung benutzen. Insoweit, als der Fortbestand von Rechten in Ansehung der Güter an die Fortdauer der tatsächlichen Verfügungsmacht geknüpft war, konnte die Versendung nicht erfolgen, ohne dafs der Versender Einbufse an seinem Rechte erlitten hätte. Diese doppelte Wirkung der Versendung mufste sich für den Handelsverkehr besonders fühlbar machen. Denn einerseits ist für ihn das Bedürfnis in hohem Grade gegeben, die grofsen Werte der versandten Güter für die Dauer des Transportes nicht aus dem werbenden Kapital ausgeschieden zu sehen. Andererseits ist die Erhaltung gerade der für den Handelsverkehr wichtigen, kaufmännischen Zurückbehaltungs- und gesetzlichen Pfandrechte durch die Fortdauer der tatsächlichen Verfügungsmacht bedingt. Der Verkehr hat sich selbst ein Mittel geschaffen, den hieraus sich ergebenden Anforderungen gerecht zu werden. Im Wege des kaufmännischen Gewohnheitsrechtes hat das Konnossement die Fähigkeit erlangt, die Ware hinsichtlich jener Wirkungen des unmittelbaren Besitzes zu vertreten[1]. Im A.D.H.G.B. und im geltenden H.G.B. ist diese Entwickelung reichsgesetzlich sanktioniert und fortgeführt worden[2]. Zwei Gruppen von Vorschriften sind darnach innerhalb unseres Rechtes zu unterscheiden. Mit den Wirkungen der Konnossementsübergabe für den Erwerb von Rechten beschäftigt sich H.G.B. 647, mit den Wirkungen des Konnossementsbesitzes für die Erhaltung von Rechten beschäftigen sich H.G.B. 369, 397, 410, 421, 440.

---

[1] Goldschmidt, Handelsrecht I[1] 707 ff.; Pappenheim, Geschichtliche Entwickelung S. 141 ff.

[2] Namentlich auch mit Bezug auf den Ladeschein und den Lagerschein, von denen der eine für den Binnentransport, der andere für die Lagerung der Güter die dem Konnossement für den Seetransport zugewiesene Aufgabe zu erfüllen hat.

Digitized by Google

Nach H.G.B. 647 hat die Übergabe des Konnossements an denjenigen, welcher durch das Konnossement zur Empfangnahme legitimiert wird, sobald die Güter von dem Schiffer oder einem anderen Vertreter des Reeders zur Beförderung übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter. Indem das Gesetz an die Übergabe des Konnossements dieselben Wirkungen knüpft, welche die Übergabe der Güter haben würde, stellt es fest, dafs die Übergabe des Konnossements nicht Übergabe der Güter ist. Soweit sich an die letztere andere Wirkungen als solche für den Erwerb von Rechten an den Gütern knüpfen, kann daher nicht auf Grund des § 647 eine Vertretung der Güter durch das Konnossement zugelassen werden. Nur wird unter den Rechten an den Gütern im Sinne des § 647 jedenfalls auch das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht verstanden werden müssen, welches durch die abweichende Fassung des Art. 649 A.D.H.G.B. gedeckt wurde und nur infolge einer unbeabsichtigten Änderung von dem Wortlaute des § 647 nicht mehr getroffen wird[1].

Nach H.G.B. 369 hat der Gläubiger, wenn die sonstigen Voraussetzungen gegeben sind, das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht an den in seinen Besitz gelangten beweglichen Sachen und Wertpapieren, sofern er sie noch im Besitze hat, insbesondere mittelst Konnossements darüber verfügen kann. Das Gesetz unterscheidet scharf zwischen Erwerb und Fortdauer des Besitzes. Die Gegenstände, an denen das Zurückbehaltungsrecht bestehen soll, müssen in den Besitz des Gläubigers gelangt sein, und er mufs sie noch im Besitze haben, insbesondere mittelst Konnossements über sie verfügen können. Über die Art, wie der Erwerb des Besitzes sich zu vollziehen hat, sagt das Gesetz nichts. Namentlich stellt es in dieser Beziehung auch nicht etwa die Erlangung der Verfügungsmacht kraft Konnossements als einen besonderen Fall des Besitzerwerbes an den Gütern selbst hin. In dieser Hinsicht kommt

---

[1] Vgl. Pappenheim, Z. f. H.R. XLVI 279 f., s. auch Transportgeschäft S. 65; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 108; Boyens I, Vorrede, S. IX Anm. 2 (der bei seiner Polemik gegen mich nicht beachtet, dafs die Kritisierung eines Gesetzentwurfs und die Auslegung des aus ihm erwachsenen Gesetzes zwei verschiedene Dinge sind). — Auf H.G.B. 369 kann der Erwerb des kaufmännischen Zurückbehaltungsrechts nicht (mit Schaps, Anm. 8 zu § 647) gegründet werden, weil § 369 nur von der Erhaltung des erworbenen Zurückbehaltungsrechts mittelst des Konnossements spricht; hierüber das im Texte Folgende.

Digitized by Google

neben den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts lediglich § 649 in Betracht. Nur in Ansehung der Fortdauer des Besitzes („sofern er sie noch im Besitze hat" usw.) äufsert sich § 369 über das Verhältnis von Besitz und Verfügungsmacht kraft Konnossements. Es kann sich also hier nicht um den Fall handeln, dafs an den Gläubiger die Güter gesandt worden sind und das Konnossement über die noch auf dem Transport befindlichen bereits in seine Hand gelangt ist. Sondern es kann das Konnossement, von dem § 369 spricht, nur ein solches sein, das dem Gläubiger über die von ihm versandten Güter erteilt worden ist. Hier würde die Frage entstehen, ob die Aufgabe des unmittelbaren Besitzes (des Gewahrsams, wie A.D.H.G.B. 313 sagte) den Verlust des Zurückbehaltungsrechts zur Folge habe, und diese Frage will das Gesetz verneinend beantworten. Allerdings hat es den richtigen Rechtssatz in unrichtiger Fassung ausgesprochen, und dasselbe haben für das gesetzliche Pfandrecht des Spediteurs und des Frachtführers die §§ 410 und 440 Abs. 2, noch mehr für das des Kommissionärs und des Lagerhalters die §§ 397 und 421 getan. In der Sache aber kann als ausgemacht gelten, dafs die Wirkung, die für den Erwerb von Rechten § 647 an die Übergabe des Konnossements knüpft, hinsichtlich der Erhaltung des Zurückbehaltungsrechts und der gesetzlichen Pfandrechte durch die genannten Vorschriften an den Fortbestand der Verfügungsmacht mittelst Konnossements bei Aufgabe des unmittelbaren Besitzes der Güter geknüpft worden ist.

X. Mit dem Übergang der Sorge für die auf dem Transporte befindlichen Güter auf den Schiffer ist die Notwendigkeit gegeben, auch ihm innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Vertretungsmacht ein Recht zur Verfügung über die Güter zu gewähren. Dingliche Rechte an der Ladung oder den Ladungsteilen können daher durch Verfügungshandlungen des Schiffers für Dritte begründet werden. Soweit der Schiffer innerhalb der gesetzlichen Vertretungsmacht handelt, kann dem gutgläubigen Dritten sein Recht nicht von dem Eigentümer unter den Voraussetzungen des bürgerlichen Rechts streitig gemacht werden. Denn die Befugnis des Schiffers bezieht sich auf die Ladung als solche, und es macht für deren Begriff nichts aus, ob sie rechtmäfsig oder unrechtmäfsig Ladung geworden ist[1]. Namentlich wird also der Käufer von Gütern unter den Voraussetzungen des § 535 Abs. 3 oder 538 nicht zu ge-

[1] Vgl. mit Bezug auf seerechtliche Pfandrechte an der Ladung Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 115 f.; Boyens I 409, und unten S. 355 f.

Digitized by Google

wärtigen haben, dafs ihm dieselben auf Grund von B.G.B. 935 Abs. 1 als gestohlen oder verloren gegangen abgefordert werden[1]. Im übrigen ist die Verfolgung dinglicher Rechte an Ladungsgütern im Falle ihrer Veräufserung oder Verpfändung durch den Schiffer oder einen sonstigen Nichteigentümer nur nach Mafsgabe der allgemeinen Regeln des bürgerlichen und Handelsrechts beschränkt oder ausgeschlossen[2].

XI. Über Erwerb und Verlust des Eigentums an Ladungsgütern ist dem, was sich aus der Anwendung des von der Vertretungsmacht des Schiffers und von der dinglichen Wirkung des Konnossements Gesagten ergibt, nur wenig hinzuzufügen. Von den Erwerbs- und Verlustgründen, die für das Eigentum am Schiffe wegen ihrer besonderen Regelung oder Bedeutung für den Seehandel zu erwähnen waren (oben § 8), kommen einige für die Ladung der

---

[1] Zur Legitimation des Eigentümers oder Pfandgläubigers verladener Güter für die Verfügung dienten im Mittelalter die Eintragungen in das Schiffskartular s. Lastig, Markenrecht und Zeichenregister, S. 93 f.; Gierke in Jahrbb. f. Nationalökonomie u. Statistik N. F. XX 372; Goldschmidt, Handbuch I[3] 1, S. 342 Anm. 39. Vgl. andererseits die Eintragung zu den Waren eines Kommanditisten, dafs er als Verschwender zur Verfügung nicht berechtigt sei (V. f. Barcelona v. 1340 Art. 12 bei Pard. V 370 f.).

[2] Nach lübischem und hamburgischem Rechte war früher die Eigentumsverfolgung betreffs der über See und Sand gekommenen Güter erheblich eingeschränkt. Vgl. lüb. rev. Stadtrecht v. 1586 VI 4, 5, Hamb. Stat. v. 1603/5 II 19, 2 u. 3; dazu Baumeister, Das Privatrecht d. freien u. Hansestadt Hamburg I § 34 S. 246; Hamb. Samml. I 1014 ff.; Goldschmidt, Z. f. H.R. VIII 262 Anm. 8; Stobbe, Hdb. d. deutsch. Privatrechts[2] II 619; Wulff, Hamb. Gesetze und Verordnungen II 155 f.; H. Meyer, Entwerung u. Eigentum im deutschen Fahrnisrecht, S. 142 ff. Vgl. auch lex Visigothorum XI 3, 1, und dazu Dahn, Z. f. H.R. XVI 404 ff.; London, Die Anfangsklage in ihrer ursprüngl. Bedeutung, S. 341 f.; Goldschmidt, Handbuch I[3] 1 S. 111 Anm. 51, S. 300 Anm. 4; Meyer a. a. O. S. 141 f. Die Vorschriften des lübischen und hamburgischen Rechts sind durch A.D.H.G.B. 308 aufrecht erhalten worden, soweit sie für den Besitzer noch günstigere Bestimmungen enthielten, als A.D.H.G.B. 306 f. (vgl. Hamb. Kommissionsberichte, herausgeg. v. Hirsch, 1866, S. 48), also insoweit, als sie auch aufser dem Falle des Art. 307 sich auch auf gestohlene und verlorene Sachen erstreckten und nicht eine von einem Kaufmann in seinem Handelsbetriebe erfolgte Veräufserung oder Verpfändung voraussetzten. Mit dem Inkrafttreten des B.G.B. sind sie in Wegfall gekommen. In welchem Umfange Wagner I 226 ihnen in Verbindung mit den Vorschriften der Artt. 697 Abs. 3, 753 Abs. 2, 727 Satz 3 A.D.H.G.B. ein allgemeines Prinzip für das geltende Seerecht entnehmen zu dürfen glaubt, ist nicht ganz klar; s. dagegen Schröder, Z. f. H.R. XXXII 247; Boyens I 509. Gegenwärtig erledigt sich die Frage nach dem im Texte Ausgeführten.

Digitized by Google

Sache nach nicht in betracht[1]. Für andere, wie für Erbeutung, Verwirkung, Abandon des Versicherten, gilt mit Bezug auf die Ladung entsprechend, was mit Bezug auf das Schiff bemerkt worden ist. Hinsichtlich der Erbeutung ist hervorzuheben, dafs die Gemeinschaft von Schiff und Ladung, die nach älterem Rechte zur Wegnahme beider führte, wenn auch nur eins von ihnen feindlich war, mit der Entwickelung des Völkerrechts mehr und mehr gelöst worden ist[2]. Die Frage des Eigentumserwerbes durch Verschweigung auf Grund der Str.O. 35 (s. oben S. 99) ist für Güter naturgemäfs von gröfserer Bedeutung als für Schiffe.

Während dem deutschen Rechte der Abandon des Reeders zwecks Beschränkung seiner Haftung unbekannt ist (oben S. 106), gewährt es dem Ladungsinteressenten ein Abandonrecht im Falle des H.G.B. 616[3]. Er kann Behältnisse, die mit flüssigen Waren angefüllt gewesen, während der Reise aber ganz oder zum gröfseren Teile ausgelaufen sind, dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (§ 614) „an Zahlungsstatt überlassen“[4]. Der Verfrachter, der die Behältnisse „an Zahlungsstatt anzunehmen“ verpflichtet ist, erwirbt an ihnen Eigentum, auch wenn der sie überlassende Empfänger oder Befrachter nicht Eigentümer war. Durch Gewährung des Abandonrechts an den Ladungsinteressenten hat ihm das Gesetz somit auch das Recht zur Übertragung fremden Eigentums verliehen.

Wenn bewegliche Sachen miteinander untrennbar vermischt oder vermengt werden, so werden ihre bisherigen Eigentümer nach Mafsgabe des B.G.B. 948 Miteigentümer des Gemisches oder Gemenges. Für Ladungsgüter verschiedener Eigentümer tritt dieser Fall bald mit, bald ohne ihren Willen ein; letzteres z. B. auch dadurch, dafs die Güter durch Verwischen der Marken ununterscheidbar werden[5], ersteres bei den schon erwähnten (S. 328

[1] So die Erbauung, die Zwangsversteigerung, der Abandon des Mitreeders, die Setzung.

[2] Vgl. z. B. die geschichtliche Übersicht bei Bonfils-Fauchille, Manuel de droit international public[4] nr. 1497 suiv.

[3] Vgl. dazu Wagner I 229 f.; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 94 ff.; Boyens II 252 ff.

[4] Dafs es sich hier in Wahrheit nicht um eine Überlassung an Zahlungs- oder Erfüllungsstatt handelt, wird in der Lehre vom Frachtvertrage zu zeigen sein.

[5] Vgl. R.G.C.S. IV Nr. 9; Bolze XI Nr. 368 (und 36), XIX Nr. 506, sowie die weiter bei Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 252 Anm. 3 a. E. angeführten Entscheidungen.

Digitized by Google

Anm. 1) Misch- oder Mengladungen[1]. Rechte aufser dem Eigentum, die an den Gütern bestanden, bestehen an dem Anteile fort, der durch die Vermengung an die Stelle des Gutes tritt (B.G.B. 949 Satz 2). Das über die Einzelladung ausgestellte Konnossement mufs jedenfalls bei nachträglicher, für den Ablader zufälliger Vermengung für Erwerb und Erhaltung dinglicher Rechte an dem Miteigentümeranteil unverändert seine Bedeutung behalten. Mit der Sicherheit des Verkehrs wäre unvereinbar, dafs es seine Eigenschaft als Traditionspapier durch die für die Beteiligten nicht erkennbare Vermengung verlöre. Nicht anders ist aber auch der Fall zu beurteilen, dafs die Vermengung der Einzelladungen mit dem Einverständnis der Ablader erfolgt und ein entsprechender Vermerk in die auf Grund der einzelnen Abladungen erteilten Konnossemente aufgenommen worden ist. Sonst müfste entweder auf die Beförderungen von Mengladungen oder auf die dinglichrechtliche Verwendung des Konnossements bei ihnen verzichtet werden; beides würde den Interessen aller Beteiligten gleichmäfsig widerstreiten[2].

XII. Pfandrechte an Ladungsgütern können auch während der Reise nach landrechtlichen Vorschriften neu entstehen. Eine Verpfändung durch Übergabe kann durch den Schiffer auf Grund seiner Vertretungsmacht erfolgen[3], eine Verpfändung mit der Wirkung der Übergabe durch den Konnossementsinhaber unter Benutzung der Urkunde. Für die landrechtlichen Pfandrechte an Ladungsgütern gelten besondere Vorschriften nur hinsichtlich der Rangordnung im Verhältnis zu seerechtlichen Pfandrechten (darüber unten § 29 Nr. I) und hinsichtlich ihres Erlöschens. Nach § 777 Abs. 2 kommen, wenn der Schiffer zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes nach Mafsgabe des § 535 Abs. 3 den Verkauf von Gütern bewirkt hat, die Vorschriften des § 764 zur Anwendung[4]. Es erlöschen somit durch einen solchen Verkauf auch die landrechtlichen Pfandrechte an den Gütern, und es tritt an ihre Stelle für die Pfandgläubiger das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer

[1] In keinem dieser Fälle ist einer der vermengten Ladungen als Hauptsache anzusehen (vgl. dazu Greiff-Planck Anm. 2b, Biermann Anm. 2 zu § 947); es kommt daher § 947 Abs. 2 nicht in Betracht.

[2] Vgl. auch Appellhof Aix Rev. XIII 623 ff., a. M. die erste Instanz ebd. S. 133, und Abram ebd. S. 627 ff.

[3] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 59 Anm. 38; Boyens I 407 Anm. 3, aber auch II 429.

[4] Nach dem Sprachgebrauche des B.G.B. müfste es heifsen: zur entsprechenden Anwendung.

Digitized by Google

aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist (§ 764 Abs. 2)[1]. Wir haben es hier mit einer anscheinend unbeabsichtigten Abweichung vom früheren Rechte zu tun[2]. Ihre praktische Bedeutung liegt vornehmlich in der Ausdehnung der Surrogation auf die landrechtlichen Pfandrechte. Denn erlöschen würden sie durch den Notverkauf regelmäfsig auch schon nach den Vorschriften des allgemeinen Handels- und bürgerlichen Rechts.

Zu den landrechtlichen Pfandrechten treten, wie beim Schiffe, auch bei der Ladung. die seerechtlichen hinzu. Für ihre besondere Regelung sind dieselben Gesichtspunkte maßgebend gewesen, die zu der Ausbildung und Gestaltung der Schiffsgläubigerpfandrechte geführt haben (oben S. 133 ff.). Namentlich hat auch hier die bloſse Sachhaftung für Schulden der Ladungsbeteiligten[3] in der Sicherung des Zugriffs auf das haftende Gut mittelst eines gesetzlichen Pfandrechts den erforderlichen Ausgleich gefunden. Indessen ist im Gegensatz zum Schiffe die Ladung nur vorübergehend der See anvertraut und selbständiger Gegenstand vermögensrechtlicher Schicksale. Ihr Zusammenhang mit dem Landvermögen des Ladungsbeteiligten wird überdies durch die dinglichrechtliche Funktion des Konnossements aufrecht erhalten. Die Vertretungsmacht des Schiffers für den Ladungsbeteiligten ist enger begrenzt als diejenige für den Reeder, und es bietet sich nicht in demselben Umfange, wie bei dieser, der Anlafs, von ihr Gebrauch zu machen. Dementsprechend sind die Fälle von seerechtlichen Pfandrechten an der Ladung nicht so mannigfach wie diejenigen von Schiffsgläubigerpfandrechten, und es ist ferner auch die Zahl der eigentümlichen Vorschriften für seerechtliche Pfandrechte an der

[1] Der im § 764 Abs. 1 ebenfalls erwähnte Fall der im Inland erfolgten Zwangsversteigerung des Schiffes kommt für die Güter nicht in Betracht. Das Erlöschen der Pfandrechte bei öffentlicher Versteigerung gepfändeter Güter regelt sich nach B.G.B. 936. Die Vorschrift von A.D.H.G.B. 446 Abs. 2 (s. Wagner I 316 f.), welche die Pfändung der bereits an Bord befindlichen Güter einschränkte, ist, weil neben C.P.O. 808 f. überflüssig, in das H.G.B. nicht aufgenommen worden. Der Gläubiger kann, um aus solchen Gütern Befriedigung zu erlangen, nur den Anspruch seines Schuldners auf ihre Herausgabe pfänden lassen (C.P.O. 847 ff.), vgl. Denkschr. S. 277 f., auch Boyens I 165 f.

[2] A.D.H.G.B. 781 Abs. 2 ließ nur die Vorschriften des Art. 767 Ziff. 2 (jetzt § 764 Abs. 1), nicht auch die des Art. 780 Abs. 1 (jetzt § 764 Abs. 2) auf Ladungspfandrechte Anwendung finden. Die Denkschrift schweigt über die Rückwirkung, welche die Streichung des Art. 780 und die Ersetzung seines Abs. 1 durch § 756 Abs. 2 des Entwurfs (= § 764 Abs. 2 H.G.B.) für die Ladungspfandrechte haben mufste.

[3] S. Wagner I 227 ff.

Digitized by Google

Ladung gegenüber landrechtlichen nicht so grofs, wie bei den Schiffsgläubigerrechten. Das H.G.B. läfst ihnen keine zusammenfassende Regelung zuteil werden. Eine Anzahl gemeinsamer Bestimmungen für sie ist im § 777 vereinigt; er bildet den Schlufs des Abschnitts „Schiffsgläubiger", dessen Überschrift auf ihn keine Rücksicht nimmt[1]. Aber auch unter einander sind die Pfandrechte der Ladungsgläubiger nicht so einheitlich gestaltet, wie die der Schiffsgläubiger. Namentlich steht eines von ihnen, das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters, den landrechtlichen Pfandrechten so nahe, dafs es geradezu als ein Mittelglied zwischen beiden Arten bezeichnet werden kann. Da die gesetzliche Regelung der Ladungsgläubigerrechte auch im einzelnen unvollständig ist, ergeben sich unter diesen Umständen manche Zweifel hinsichtlich der Ausfüllung ihrer Lücken. Die weitere Darstellung wird dies erhärten.

II. Im besonderen: Die Pfandrechte der Ladungsgläubiger. § 28[2].

I. Das H.G.B. nennt vier Fälle von seerechtlichen Pfandrechten an Ladungsgütern. Mit drei Forderungen verbindet es ein gesetzliches Ladungspfandrecht. Der Verfrachter hat wegen der

[1] S. auch B.Sch.G. 116 und Begründung zu § 117 des Entw. v. 1894. In dem R.G. v. 14. VI. 1871 Art. I § 4 (R.G.Bl. S. 250) werden die Ladungsgläubiger geradezu als Schiffsgläubiger bezeichnet. Dagegen stellen die skandinavischen Seegesetze die Seepfandrechte an der Ladung denen an Schiff und Fracht genüber; vgl. dazu Matzen, Beil. II zu Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde, S. 9 f., 13. Die englische Rechtssprache unterscheidet maritime liens on ship, on freight, on cargo. Neuere romanische Gesetze enthalten zunächst gemeinsame Vorschriften für Privilegien an Schiff, Fracht und Ladung und lassen dann die besonderen Vorschriften für die drei Arten folgen, so Italien 666 ff., Portugal 574 ff., Argentinien 1368 ff.

[2] Literatur, a) deutsche: Ehrenberg, Beschr. Haftung, bes. §§ 6 bis 31, 65—73; Wagner I 224 ff.; Lewis, Seerecht[2] II 244; Schröder bei Endemann S. 311—318; Goldschmidt, System d. Handelsrechts[4], S. 248; Heck, Grofse Haverei, S. 445—470; Boyens I 405 ff.; Schaps S. 217 ff.; ferner beide, sowie die Kommentare von Loewe-Makower und Brodmann zu den im Texte genannten Paragraphen des H.G.B.; Koch und Lewis zu den entsprechenden Artikeln des A.D.H.G.B.; Förtsch und Mittelstein zu B.Sch.G. 67, 89 ff., 97 ff.; b) fremde: Abbott S. 1011—1021, 1024—1044; Matzen, Beil. II zu Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde S. 13, 44 ff.; Platou S. 687 ff., 704 ff.; Bentzon S. 506 ff.; Lang, Finlands sjörätt I 487 ff.; Hambro, Den privata sjörätten enligt svensk lagstiftning[2] S. 418 ff.; Lyon-Caen et Renault V nr. 805 ff., VI nr. 976, 1065, 1596 ff.; Jacobs I nr. 350 ff., 470, II Nr. 575 ff.; Hennebicq I nr. 308—320; Vidari VII nr. 6349—6360, 6395—6428; Pipia II nr. 1597—1604, 1624—1627, 1638, 1640.

Digitized by Google

im § 614 erwähnten Ansprüche (auf Fracht, Accessorien und Auslagen) ein Pfandrecht an den Gütern (§ 623 Abs. 1). Den aus grofser Haverei Vergütungsberechtigten steht an den beitragspflichtigen Gütern wegen der von diesen zu entrichtenden Beiträge, den Bergungs- und Hülfskostengläubigern an den geborgenen oder geretteten Gütern wegen ihrer Bergungs- oder Hülfskostenforderung, ein gesetzliches Pfandrecht zu (§§ 725 Satz 2, 751 Abs. 1). Dazu kommt das auf Rechtsgeschäft beruhende Pfandrecht des Bodmereigläubigers an den verbodmeten Gütern (§ 679). Auch im § 777 (oben S. 344) sind nur diese vier Fälle genannt[1]. Das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters an den vom Reisenden an Bord gebrachten Sachen (§ 674) ist kein Ladungspfandrecht[2].

Für die Mehrzahl der genannten Forderungen besteht reine Sachhaftung der Pfandobjekte (§§ 679, 726 Abs. 1, 753 Abs. 1). Das Pfandrecht dient, wie in den entsprechenden Fällen des Schiffsgläubigerrechts, dem Gläubiger zur Sicherung seiner Befriedigung aus den ihm allein haftenden Gegenständen. Dagegen haften dem Verfrachter für die Forderungen aus dem Frachtvertrage die Ladungsinteressenten regelmäfsig persönlich[3]. Und ebenso besteht das Pfandrecht an den Gütern neben persönlicher Haftung des Schuldners, wenn diese in den übrigen Fällen kraft besonderen Rechtsgrundes (Gewährleistung oder Verschuldens) eintritt[4]. Zwar fehlt es an einer ausdrücklichen Vorschrift, durch welche die Rechte des Ladungsgläubigers gegen die Beeinflussung durch eine mit der Forderung oder nachträglich entstehende, auch persönliche Haftung des Ladungsinteressenten sichergestellt würden, wie dies durch § 762 für die Schiffsgläubiger geschieht. Aber für das Verfrachterpfandrecht bildet ja die persönliche Haftung des Schuldners die fast ausnahmslose Regel. Und auch in den Fällen, wo das

[1] Von ihnen sind diejenigen der Haverei, Rettung in Seenot und Bodmerei (bez. des Seedarlehns) allen Seerechten gemeinsam. Auch das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters ist allgemein anerkannt, wenn auch nicht überall (so namentlich im englischen Recht) den eigentümlichen Vorschriften der Seepfandrechte unterstellt. Die skandinavischen Seegesetze (§ 276) fügen einige andere Fälle hinzu, die aber der Mehrzahl nach auch für das deutsche Recht im Wege der Analogie zu gewinnen sind (s. unten S. 346 f.). Weiter gehen, wie auch mit Bezug auf die privilegierten Forderungen in Ansehung von Schiff und Fracht (s. oben S. 215 Anm. 3), die neueren Gesetze des Privilegiensystems, so namentlich Italien 671 und Argentinien 1373, zum Teil auch Portugal 580.

[2] Anders Boyens I 408 Nr. 2h.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 91 ff.; Wagner I 228 ff.

[4] Wagner I 230.

Digitized by Google

Pfandrecht mit der Forderung um der für sie an sich nur bestehenden Sachhaftung willen gesetzlich verbunden worden ist, kann es schon nach allgemeinen Grundsätzen im einzelnen Falle nicht deshalb in Wegfall kommen, weil aus besonderen Gründen auch die persönliche Haftung des Schuldners platzgreift.

II. Ob den vom Gesetze erwähnten Fällen von Ladungsgläubigerrechten andere im Wege der Analogie hinzugefügt werden dürfen und müssen, ist streitig[1]. Was an allgemeinen Erwägungen gegen die Zulassung entsprechender Anwendung vorgebracht worden ist, greift nicht durch. Allerdings weist das Seevermögen der Ladungsinteressenten nicht die Dauer und Selbständigkeit des Reedervermögens auf. Wenn aber auch mit Rücksicht hierauf nicht alle Vorschriften des Schiffsgläubigerrechts vom Gesetze auf die Ladungsgläubigerrechte übertragen worden sind, folgt daraus nicht, dafs die für sie getroffenen Bestimmungen nicht auf andere Fälle von Ladungsschulden unter den allgemeinen Voraussetzungen der Gesetzesanalogie anwendbar wären. Allerdings bilden ferner gesetzliche Pfandrechte an beweglichen Sachen im geltenden Privatrechte die Ausnahme. Aber im Privatrechte des Seehandels ist dies nicht der Fall, und überdies ist auch die Ausnahmevorschrift der analogen Anwendung nicht entzogen[2]. Eine solche ist aber geboten, wenn dieselben besonderen Gründe, die in den gesetzlich geregelten Fällen zur Gewährung von Ladungspfandrechten geführt haben, auch in anderen Fällen zutreffen. Dies wird anzunehmen sein für die Kosten der Verwahrung der Güter und die von ihnen zu leistenden öffentlichen Abgaben[3]. Wenn ferner der Schiffer zur Errettung der Ladung aus gemeinsamer Gefahr Teile derselben unter den Voraussetzungen opfert, die im Verhältnis von Schiff und Ladung eine grofse Haverei begründen würden, sind mit den Vorschriften der letzteren über die gemeinschaftliche Schadenstragung auch diejenigen über das gesetzliche Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern entsprechend anzuwenden[4]. Wenn der

[1] Für die Bejahung: Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 119, 144; Wagner I 227 ff.; Heck, Grofse Haverei, S. 448 f.; Cosack, Lehrb. d. Handelsrechts[6], S. 146 (Text zu Note 31); für die Verneinung: Schröder bei Endemann, S. 311 f., Z. f. H.R. XXXII 246; Boyens I 406 ff.; Schaps Anm. 1 und 9 zu § 537; Brodmann zu § 537.

[2] S. Heck a. a. O., ferner oben S. 180 Anm. 1.

[3] Vgl. § 754 Nr. 1 und 2, ferner Italien 671 Nr. 1, 3, 5, sowie Portugal 580 und Argentinien 1373; s. auch für die öffentlichen Abgaben Skand. 267.

[4] Als Vorbild kann die Vorschrift des § 733 für den Fall des § 732 Abs. 1 dienen.

Digitized by Google

Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vertretungsmacht für den Ladungsbeteiligten ein Kreditgeschäft abschliefst, wird der Vertretene Schuldner, ohne persönlich haftbar zu werden (§ 537). Ist das Rechtsgeschäft ein Bodmereidarlehen, so läfst es ein Pfandrecht an den verbodmeten Gütern für den Gläubiger entstehen. In allen anderen Fällen würde der Gläubiger sehr schlecht gestellt sein, wenn ihm nicht zum Ausgleich für die blofse Sachhaftung ein gesetzliches Pfandrecht an den ihr unterliegenden Gütern zugebilligt werden würde. Die natürliche Folge wäre, dafs der Kredit überhaupt nur in Gestalt der Bodmerei gewährt, und die Vertretungsmacht des Schiffers im übrigen für die Krediterlangung bedeutungslos werden würde. Dem gegenüber läfst sich nicht einwenden, es sei für alle Fälle notwendig werdender Aufwendungen im Interesse der Ladung durch die Vorschriften über die Auslagen des Verfrachters (§§ 614, 623, 625 f.) ausreichend Sorge getragen[1]. Denn einmal will das Gesetz den Schiffer durch Gewährung der Vertretungsmacht für die Ladungsbeteiligten in die Lage versetzen, die erforderlichen besonderen Mafsregeln betreffs der Ladung zu treffen, ohne den Reeder zu verpflichten. Sodann aber ist die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers in Ansehung der Ladung nicht auf den Fall beschränkt, dafs ein Frachtvertrag über die Beförderung der Ladung geschlossen ist oder der geschlossene Frachtvertrag noch fortbesteht[2]. Sollen die Bestimmungen des Gesetzes über die Vertretungsmacht des Schiffers in dem ihr vom Gesetze zugewiesenen Umfange praktische Bedeutung haben, so ist dies nur durch die entsprechende Anwendung der Vorschrift des § 754 Nr. 6 über „die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften" zu erreichen. Dem Gläubiger mufs somit ein gesetzliches Pfandrecht an den Gütern zugesprochen werden, im Hinblick auf welche die Forderung begründet, und auf welche die Haftung für die Forderung beschränkt ist. Aus denselben Gründen ist auch im übrigen, soweit als für Forderungen aus Wahrnehmung von Ladungsinteressen blofse Sachhaftung eintritt[3], ein gesetzliches Pfandrecht an den ihr unterliegenden Gütern dem Gläubiger zuzusprechen[4].

---

[1] So Schröder, Z. f. H.R. XXXII 246.

[2] Wagner I 227 f., 292 f.

[3] In welchem Umfange dies der Fall ist, ist streitig. Vgl. dazu Heck, Grofse Haverei, S. 16 Anm. 19 und die von ihm Angeführten, besonders de Courcy IV 183 ff.

[4] Boyens I 406 meint, die im Texte angenommene Ansicht sei ohne gesetzlichen Boden. Diese Behauptung ist nur insoweit richtig, als sie un-

Digitized by Google

III. Die Frage nach der rechtlichen Natur der Ladungsgläubigerrechte kann schon an dieser Stelle ihre Beantwortung finden. Denn nicht nur der Parallelismus der Ladungsgläubigerrechte und der Schiffsgläubigerrechte spricht für die Gleichartigkeit der beiden vom Gesetze als Pfandrechte bezeichneten Gruppen von Rechten; es weisen auf sie auch die einzelnen für beide geltenden Vorschriften deutlich hin. Wenig Gewicht soll hierbei darauf gelegt werden, dafs die allgemeinen Bestimmungen des H.G.B. für die Ladungsgläubigerrechte in dem Abschnitt von den Schiffsgläubigern Aufnahme gefunden haben. Bedeutsamer ist, dafs diese Bestimmungen selbst durchweg ihr Vorbild in entsprechenden Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte haben, obwohl es sich bei ihnen zum Teil um wichtige, prinzipielle Besonderheiten handelt. Im einzelnen sei noch Folgendes hervorgehoben. Der schon (oben S. 291 Anm. 2) angeführte § 725 bezeichnet das Ladungsgläubigerrecht aus grofser Haverei als Pfandrecht und aufserdem als gleichartig mit dem auf demselben Rechtsgrunde beruhenden Schiffsgläubigerrecht. Auch wenn das Gesetz in der ersteren Hinsicht sich unzutreffend ausgedrückt hätte, wäre ihm nicht leicht noch eine zweite Unrichtigkeit hinsichtlich der Gleichstellung der beiden Arten von Rechten zuzutrauen. Zudem spricht bei einem auf Gegenseitigkeit gegründeten Institute, wie der grofsen Haverei, von vornherein die Wahrscheinlichkeit zu gunsten der Gleichartigkeit auch der den Interessenten gegen-

bestritten ist. Eine ausdrückliche Vorschrift ist freilich nicht vorhanden, durch welche mit der Sachhaftung der Güter ein gesetzliches Pfandrecht an ihnen allgemein verbunden würde. Die Frage ist aber, ob nicht mittelst entsprechender Anwendung der Vorschriften für die gesetzlich geregelten Fälle des Ladungsgläubigerrechts einerseits und der Vorschriften für das Schiffsgläubigerrecht andererseits auch wegen solcher Ladungsschulden ein gesetzliches Pfandrecht anzunehmen ist, für die das Gesetz nur die Sachhaftung vorschreibt. Diese Frage ist wegen der Gleichheit der gegebenen Verhältnisse zu bejahen. Dafs andernfalls § 535, soweit er hier in Betracht kommt, ohne praktische Bedeutung wäre, wird von einem Gegner der Analogie (Schaps Anm. 10 zu § 537) zugegeben und ergibt sich auch aus den übrigens in mehrfacher Hinsicht anfechtbaren Ausführungen von Boyens (I 407) selbst. Die Gewährung des gesetzlichen Pfandrechts in den Fällen des § 535 gebietet sich zunächst durch die Rücksicht auf den Gläubiger aus denselben Gründen, die in den vom Gesetz ausdrücklich geregelten Fällen zu ihr geführt haben, sodann aber durch die Rücksicht auf den Schuldner, der ein dringendes Interesse daran hat, dafs die bloße Sachhaftung Dritte nicht davon abhalte, zum Nutzen der Ladung tätig zu werden. Vgl. auch Italien 671 Nr. 8, Argentinien 1373 Nr. 8, Skandinavien 276 Nr. 4.

Digitized by Google

einander gewährten Rechte. Nach § 751 steht dem Gläubiger wegen der Bergungs- und Hülfskosten „ein Pfandrecht an den geborgenen oder geretteten Gegenständen“ zu. Schiffs- und Ladungsgläubigerrecht sind hier gleichzeitig und mittelst eines Wortes gewährt, dem nicht eine verschiedene Bedeutung mit Bezug auf das Schiff einerseits, auf die Ladung andererseits zugeschrieben werden kann. Endlich gehört der Gläubiger, dem das Schiff verbodmet ist, zu den Schiffsgläubigern (§§ 754 Nr. 6, 759 Abs. 1); derjenige, dem die Ladung verbodmet ist, hat ein Pfandrecht an ihr (§ 777 Abs. 1). Die Verbodmung wird aber durchweg vom Gesetze als ein einheitliches Rechtsgeschäft und zwar als eine Verpfändung behandelt (§ 679). Zumal wenn Schiff und Ladung zusammen verbodmet werden, kann hierdurch nur ein gleichartiges Recht in Ansehung beider begründet werden.

Darf hiernach die Gleichartigkeit des Ladungsgläubigerrechts und des Schiffsgläubigerrechts für erwiesen erachtet werden[1], so spricht, was für die Pfandrechtsnatur des letzteren früher geltend gemacht worden ist (s. § 25), ohne weiteres dafür, dafs auch das Recht der Ladungsgläubiger in Übereinstimmung mit seiner Bezeichnung durch das Gesetz als Pfandrecht anzusehen ist. Andererseits erfahren aber die Ausführungen betreffs des Schiffsgläubigerrechts durch die das Pfandrecht der Ladungsgläubiger angehenden Vorschriften ihrerseits weitere Bestätigung. In dieser Beziehung ist namentlich das Pfandrecht des Verfrachters von Wichtigkeit. Dafs es sich bei ihm um ein wahres, gesetzliches Pfandrecht handelt, geht ebenso aus dem gesamten Inhalte des § 623, wie aus der Vergleichung mit dem Pfandrechte des Frachtführers (§§ 440 ff.) hervor. Da aber das Verfrachterpfandrecht wiederum nur eins von den „auf den Gütern haftenden Pfandrechten“ des § 777 ist,

[1] Die Ausführlichkeit der vorangegangenen Untersuchung war durch die Rücksichtnahme auf abweichende Meinungen geboten. Die Theorien der juristischen Persönlichkeit des Schiffes oder Schiffsvermögens, und die Ansicht, dafs das Schiffsgläubigerrecht ein selbständiges Recht auf Aneignung eines Teiles der im Schiffsvermögen vorhandenen Werte sei, sind von ihren Vertretern auf die Ladungsgläubigerrechte nicht angewendet worden. Namentlich ist auch Boyens der Meinung, das Schiffsgläubigerrecht sei kein Pfandrecht (I 188 f., s. oben S. 293 ff.), das Ladungsgläubigerrecht dagegen sei ein Pfandrecht (I 406 ff.). Er trägt kein Bedenken, diese Ansicht auch für die Bodmerei zu vertreten (II 427 f.). Wenn er aber (II 446) die solidarische Haftung von Schiff und Ladung im Falle gemeinsamer Verbodmung (H.G.B. 691 Abs. 1) den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts entsprechen läfst, kann hiermit doch wohl nur die Pfandrechtsregel von B.G.B. 1222 gemeint sein.

Digitized by Google

werden auch die übrigen vom Gesetze diesen zugezählten Rechte als wirkliche Pfandrechte anzusehen, d. h. soweit nicht besondere Vorschriften für sie gelten, den Bestimmungen des Handels- und bürgerlichen Rechts über Pfandrechte zu unterstellen sein[1]. Die folgende Darstellung wird ergeben, dafs solche besonderen Vorschriften für die Pfandrechte der Ladungsgläubiger allerdings in erheblichem Umfange in betracht kommen. An dieser Stelle ist zunächst nur auf einen Gesichtspunkt von allgemeiner Tragweite hinzuweisen.

Das rechtsgeschäftliche Pfandrecht und die gesetzlichen Pfandrechte des allgemeinem bürgerlichen und Handelsrechts sind Besitzpfandrechte. Sie setzen für ihre Entstehung Besitzerlangung oder Besitz des Gläubigers an den ihren Gegenstand bildenden Sachen voraus; sie gewähren dem Gläubiger ein Recht auf den Besitz und stellen ihm, falls dieses Recht beeinträchtigt wird, die Ansprüche des Eigentümers (B.G.B. 985 ff.) und des ehemaligen Besitzers (B.G.B. 1007) zur Verfügung; sie erlöschen endlich zum grofsen Teil durch den selbst unfreiwilligen Besitzverlust, sei es ohne weiteres oder bei Hinzutritt sonstiger Umstände. Die Pfandrechte der Ladungsgläubiger dagegen sind der Mehrzahl nach nicht Besitzpfandrechte. Nur das Pfandrecht des Verfrachters stimmt grundsätzlich mit den gesetzlichen Pfandrechten des Kommissionärs, Spediteurs, Lagerhalters und besonders des Frachtführers in dieser Beziehung überein (H.G.B. 623 Abs. 2). Der Bodmereigläubiger und der Rettungskostengläubiger haben keinen Anspruch auf den Besitz der verbodmeten und geretteten Güter, und ihre Pfandrechte entstehen auch, ohne dafs sie diesen Besitz erlangt haben. Nicht anders verhält es sich mit dem Gläubiger des von Gütern zu entrichtenden Havereibeitrags. Zwar wird das Pfandrecht der Vergütungsberechtigten für sie durch den Schiffer ausgeübt (H.G.B. 731 Abs. 2 Satz 1, s. dazu unten S. 367). Aber wenn hierfür der Gewahrsam des Schiffers den Gläubigern zugute kommt, ist daraus nicht zu folgern, dafs ihr Pfandrecht ein Faustpfandrecht sei[2]. Auch nach Eintritt eines Havereifalls besitzt der Schiffer die beitragspflichtigen Güter für den Reeder auf Grund des Frachtvertrages. Es ist kein Grund für die Annahme vorhanden, das Besitz-

[1] Abgelehnt mufs mithin auch hier die Theorie der actio in rem scripta werden, die Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 98 ff., nicht nur auf die Ladungsschulden erstreckt, sondern an ihnen in erster Reihe entwickelt hat.

[2] So Schröder bei Endemann S. 313.

Digitized by Google

verhältnis erfahre durch die Entstehung der Havereischuld eine Veränderung. Die Sondervorschrift des § 731 Abs. 2 ermöglicht allerdings eine Form der Geltendmachung des Pfandrechts, die sonst nur bei dem Besitzpfande verwendbar ist. Im übrigen bleibt das Havereipfandrecht dem Bodmerei- und Rettungspfandrecht gleichgeartet. Es können daher auf sie alle die Vorschriften des B.G.B. 1204—1258 insoweit keine Anwendung finden, als sich daraus Abweichungen ergeben, dafs der Pfandgläubiger nicht den Besitz des Schiffes erlangt[1].

Als Pfandrecht dient das Ladungsgläubigerrecht zur Sicherung einer Forderung (B.G.B. 1204). Die Person des Schuldners dieser Forderung bestimmt sich am einfachsten für das Verfrachterpfandrecht. Der Verfrachter hat es wegen der im § 614 H.G.B. erwähnten Forderungen (§ 623 Abs. 1). Ihr Schuldner ist zunächst der Befrachter; durch die Annahme der Güter wird der Empfänger nach Mafsgabe des § 614 verpflichtet (vgl. dazu §§ 625—627). Ein Wechsel in der Person des Schuldners kann sich nur nach allgemeinen Grundsätzen vollziehen. Er findet insbesondere nicht dadurch statt, dafs das Pfand in dritte Hand gelangt, ohne dafs das Pfandrecht untergeht (vgl. dazu unten § 29 Nr. II). Alles dies ist nicht bestritten und nicht zu bestreiten. Auffallen mufs nur, dafs es bei wissenschaftlicher Betrachtung der übrigen Ladungsgläubigerrechte auch da nicht berücksichtigt zu werden pflegt, wo deren Gleichartigkeit mit dem Verfrachterpfandrechte anerkannt wird[2]. Die Verbodmung der Ladung ist ein Darlehnsgeschäft, das von dem Schiffer als gesetzlichem Vertreter der Ladungsbeteiligten eingegangen wird (§§ 679, 535, 538 ff.). Schuldner, d. h. erster Schuldner der Bodmereiforderung, ist demnach der Ladungsinteressent, den der Schiffer bei der Verbodmung, sei es auch, ohne ihn zu kennen, vertritt. Ebenso entsteht die Havereischuld für den Ladungsbeteiligten, der dies zur Zeit des sie begründenden Havereiaktes ist. Und dasselbe mufs für die Rettungskostenschuld gelten, ohne Unterschied, ob das den Ladungsbeteiligten verpflichtende Handeln auf Veranlassung oder auch nur mit Wissen des Schiffers stattgefunden hat oder nicht. Eine weitere Frage ist es, ob die Schuld in diesen Fällen mit den für sie haftenden Gütern

[1] Vgl. B.G.B. 1266 (für das Registerpfandrecht an Schiffen, dazu oben S. 138, 159), für das Schiffsgläubigerpfandrecht oben S. 231 f.

[2] Dies gilt nicht von Ehrenberg (Beschr. Haftung), der das Pfandrecht der Ladungsgläubiger in den Fällen der bloßen Sachhaftung nicht als Pfandrecht gelten läfst.

Digitized by Google

in der Art verbunden ist, dafs ein nachträglicher Wechsel in der Person des Ladungsinteressenten einen Wechsel auch in der Person des Schuldners herbeiführt, m. a. W. ob es sich um eine Realobligation handelt. Diese Frage mufs jedenfalls von der anderen getrennt gehalten werden, wer für die zur Geltendmachung des Pfandrechts dienende Klage des Gläubigers passiv legitimiert ist[1]. Denn diese Klage wird dem Gläubiger unter Umständen zur Erlangung der Befriedigung aus dem Pfande auch solchen Personen gegenüber zustehen müssen, die als Schuldner einer Realobligation nicht in betracht kommen können. Wenn in der Art einer solchen Obligation die Schuld mit den haftenden Gütern verknüpft sein soll, ist die wichtigste Frage die, welches Verhältnis einer Person zu den Gütern dieselbe zum Schuldner macht, ob nur das Eigentum oder schon der Besitz, und ob dieser als Eigen- oder auch als Fremdbesitz, als unmittelbarer oder auch als mittelbarer Besitz. Da auch aufser dem Falle des Mitbesitzes mehrere Personen Besitzer sein können (vgl. B.G.B. 868, 871), wäre weiterhin festzustellen, welche von ihnen Schuldner der Realobligation sein würde. Auf diese Frage findet sich bei den Vertretern der Realobligation keine Antwort. Die Verweisung auf das Schiffsgläubigerrecht[2] versagt hier. Denn der Realobligation des Reeders würde beim Ladungsgläubigerrecht eine solche des Ladungseigentümers entsprechen; es ist aber nicht einmal möglich, die Schuld stets für den Ladungseigentümer entstehen zu lassen, geschweige denn die entstandene mit dem Eigentum an den haftenden Gütern jeweilig zu verknüpfen. Aber auch der Besitz an den haftenden Gütern kann die Schuldnerschaft für die durch das Pfandrecht an ihnen gesicherte Forderung nicht vermitteln. Dafs der Dieb als solcher in die auf den gestohlenen Gütern lastende Bodmereischuld als Schuldner einträte, ist mit den allgemeinen Grundsätzen unseres bürgerlichen Rechts über den Schuldnerwechsel nicht vereinbar. Eine Sondervorschrift aber, aus der sich ein anderes für den vorliegenden Fall ergäbe,

[1] Es ist nur konsequent, wenn Ehrenberg, der die Klage des Gläubigers als Schuldklage behandelt, die Frage der Passivlegitimation für sie mit derjenigen nach der Person des Schuldners identifiziert (Beschr. Haftung S. 112 ff. vgl. mit S. 35, 37, 39, 131, 464). Aber es stimmt hiermit nicht überein, wenn er an anderer Stelle (so S. 457) das Recht des Gläubigers als ein Forderungsrecht gegenüber dem Eigentümer des Sondergutes bezeichnet. Denn einmal braucht der erste Schuldner nicht Eigentümer der haftenden Güter zu sein (s. oben S. 329), sodann braucht, wenn er es ist, sein Eigentum nicht aufzuhören, weil seine Passivlegitimation für die Klage des Gläubigers aufhört.

[2] Vgl. z. B. Schaps Anm. 11 zu § 587.

Digitized by Google

ist nicht vorhanden und kaum denkbar. Es wird daher für das Ladungsgläubigerrecht, wie früher für das Schiffsgläubigerrecht (oben S. 298 ff.), die Theorie der Realobligation als unbewiesen und als unrichtig bezeichnet werden müssen.

IV. Das Pfandrecht der Ladungsgläubiger entsteht gleich dem der Schiffsgläubiger im Falle der Bodmerei kraft Rechtsgeschäfts, in allen übrigen Fällen kraft Rechtssatzes mit der Entstehung der Forderung, zu deren Sicherung es dient. Die Sachen, die seinen Gegenstand bilden sollen, müssen begonnen und dürfen noch nicht aufgehört haben, Ladung zu sein. Die Pfandrechte aus Bodmerei, Haverei und Rettung in Seenot setzen voraus, daſs die Güter an Bord des Schiffes gelangt sind, ohne daſs dies auf Grund eines Frachtvertrages geschehen zu sein brauchte. Das Pfandrecht des Verfrachters entsteht jedenfalls nicht, bevor die Güter von ihm oder für ihn zur Beförderung übernommen worden sind (vgl. H.G.B. 623 Abs. 2). Die Meinung aber, sie müſsten auch bereits zum Zwecke der Beförderung in das Schiff geladen[1], oder es müſste gar die Reise schon angetreten worden sein[2], wenn das Pfandrecht zur Entstehung gelangen solle, findet im Gesetze keine Begründung[3]. Dieses gewährt das Pfandrecht dem Verfrachter an den in seinen Besitz gelangten Gütern wegen der im § 614 erwähnten Forderungen (§ 623 Abs. 1 und 2). Den hiermit gegebenen Voraussetzungen können nicht weitere hinzugefügt werden, durch welche der Verfrachter wesentlich ungünstiger gestellt sein würde. Die entsprechende Vorschrift über das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers (§ 440 Abs. 1) wird allgemein in diesem Sinne verstanden. Der Umstand allein, daſs das Pfandrecht des Verfrachters den besonderen Vorschriften des § 777 Abs. 2 namentlich hinsichtlich der Surrogation unterliegt, reicht nicht aus, um eine Benachteiligung des Verfrachters gegenüber dem Fracht-

---

[1] So Boyens I 414, vgl. 408 unter h, wo es heiſst, das Pfandrecht des Verfrachters gehe aus dem mit der Einladung sich vollziehenden Transportvertrage hervor. Was darunter zu verstehen ist, daſs der Transportvertrag sich mit der Einladung vollziehe, ist nicht klar. Wenn sie auf Grund des vorher geschlossenen Vertrages erfolgt, stellt sie offenbar nur einen Teil, nicht einmal den Beginn, seiner Erfüllung dar. Rechtlich verhält es sich aber nicht anders, wenn bei Stückgutverfrachtung der Abschluſs des Vertrages mit der Einladung als dem Beginne seiner Erfüllung zeitlich zusammenfällt.

[2] So Wagner I 228 f., 230 f.

[3] S. auch Schaps Anm. 4a zu § 623.

Digitized by Google

führer mit Bezug auf die Entstehung des Pfandrechts zu rechtfertigen[1].

Dem Pfandrecht des Ladungsgläubigers gegenüber will Wagner (I 225) nach Analogie des Art. 477 (= § 510) den Eigentümer der Ladung mit seinem Eigentumsanspruche nur dann durchdringen lassen, wenn er beweist, dafs die Verwendung der Güter zum Seetransport ihm gegenüber widerrechtlich und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war. Diese Ansicht, die mehrfach Widerspruch erfahren hat[2], ist für das Pfandrecht des Verfrachters nun auch ausdrücklich[3] vom Gesetze abgelehnt worden. Nach § 623 Abs. 3 findet die Vorschrift des § 366 Abs. 3 über das Pfandrecht des Frachtführers auch auf das des Verfrachters Anwendung. Auch das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters steht also hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens einem gemäfs Abs. 1 des § 366 durch Vertrag erworbenen Pfandrechte gleich. Die Vorschriften des B.G.B. zu Gunsten derjenigen, welche Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten, finden somit auf das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters auch[4] dann Anwendung, wenn er in gutem Glauben

---

[1] Boyens I 414 meint, die zwar vom Schiffe übernommenen, aber noch nicht in das Schiff gelangten Ladungsgüter seien wegen der für sie vorhandenen Ansprüche dem landrechtlichen Pfandrechte des Frachtführers (§ 440) unterworfen. Dies ist aber nicht recht verständlich. In Betracht kommen doch nur Forderungen aus Seefrachtverträgen, für die niemals das Pfandrecht des Frachtführers (§ 425) entstehen kann. Solche Forderungen können vor Einladung der vom Schiffer übernommenen Güter beispielsweise durch Nichterfüllung der dem Befrachter nach H.G.B. 591 obliegenden Verpflichtung entstehen. Es ist nicht einzusehen, warum dann nicht an den Gütern das Pfandrecht des § 623 begründet sein soll.

[2] Schröder, Z. f. H.R. XXXII 247 (vgl. denselben bei Endemann S. 312 f.); Boyens I 409.

[3] Wie schon früher stillschweigend: Goldschmidt, Z. f. H.R. IX 22, Handbuch I[1] 904 zu Note 41; Schröder bei Endemann S. 312; Boyens a. a. O.

[4] Dem Wörtchen „auch", das für den Fall des § 366 Abs. 1 lediglich die Erweiterung des vom B.G.B. gewährten Schutzes zum Ausdruck bringt, kommt für die Fälle des Abs. 3 und somit auch für den Fall des § 623 eine weitergehende Bedeutung zu. Für sie läfst es überhaupt erst die Vorschriften des B.G.B. zu Gunsten derjenigen, die Rechte von einem Nichtberechtigten herleiten, zur Anwendung gelangen. Auf § 1257 B.G.B. kann die Geltung des § 1207 auch für gesetzliche Pfandrechte nicht gegründet werden (vgl. Mittelstein, Die Miete, S. 183 f.; Brückner, Die Miete von Wohnungen u. anderen Räumen[2], S. 104 Anm. 1 und dort Zitierte, s. auch oben S. 206 Anm. 1 und Text dazu). Dafs der gesetzliche Pfandgläubiger in gutem Glauben und in den Besitz gelangt ist, kann nicht, wie Staub (Anm. 75 zu § 368) meint, die Anwendung des § 1207 rechtfertigen. Denn nicht schon auf das Zusammentreffen

Digitized by Google

den Befrachter nicht für den Eigentümer, aber für befugt hielt, über die Güter für den Eigentümer zu verfügen[1].

Auf die übrigen Ladungsgläubigerpfandrechte, für die es an ausdrücklichen Vorschriften fehlt, wird aber die Bestimmung des § 510 Abs. 2 allerdings entsprechend anzuwenden sein[2]. Dem Falle, dafs jemand aus der dem Eigentümer gegenüber widerrechtlichen Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, ist der Fall durchaus analog, dafs jemand aus der dem Eigentümer gegenüber widerrechtlichen Beförderung von Gütern einen Anspruch als Ladungsgläubiger herleitet. Die Möglichkeit der entsprechenden Anwendung des § 510 Abs. 2 auf Ladungsgläubigerrechte ist daher sicher gegeben[3]. Gegen ihre Zulässigkeit aber kann ein Einwand nicht darauf gegründet werden, dafs der Schiffer zur Verbodmung der Ladung als solcher befugt sei, das Pfandrecht aus Haverei und Rettung in Seenot an der Ladung als solcher entstehe, und deshalb der Eigentümer oder sonst Berechtigte, ohne dessen Willen die Abladung geschehen sei, diese Pfandrechte nicht anfechten könne[4]. Denn auch das Pfandrecht der Schiffs-

---

von gutem Glauben und Besitz gründet sich der Rechtserwerb, der auf der Fortbildung des Satzes „Hand wahre Hand“ beruht, sondern auf die Besitzübertragung im Dienste der Rechtsbegründung an den Gutgläubigen, dessen guter Glaube nur den Mangel des Verfügungsrechts seines Vertragsgegners unfühlbar macht. Für die gesetzlichen Pfandrechte der §§ 366 Abs. 3, 623 H.G.B. ist nun aber durch das „auch“ des § 366 Abs. 1 in jedem Falle § 1207 B.G.B. anwendbar geworden, gleichviel wie man sich zu der Frage seines Verhältnisses zu § 1257 stellen mag.

[1] Es macht keinen Unterschied, ob der Befrachter Kaufmann ist oder nicht; vgl. Denkschr. S. 207, Cosack, Handelsrecht[6] § 30 II 1 und die Kommentare zu § 366 von Staub Anm. 60, Lehmann und Ring Nr. 21 (wo aber wiederholt unrichtig von dem Besteller des gesetzlichen Pfandrechts gesprochen wird), Düringer und Hachenburg Note IV, Makower II c Nr. 1; a. M. Boyens I 409. S. übrigens auch schon für A.D.H.G.B. 306 Abs. 3 Prot. IX 5088 vgl. mit 4614 f.; Goldschmidt, Handbuch I[1] 904 (Text zu Note 42), 1023 f.

[2] S. auch Heck, Große Haverei, S. 15.

[3] Dagegen meint Schröder (Z. f. H.R. XXXII 247), es sei schwer einzusehen, wie sich eine Analogie der beiden Fälle ergeben solle.

[4] So Boyens I 409; s. auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 376 unter a, wo freilich Boyens und Wagner als Vertreter derselben Ansicht erscheinen. Boyens läfst „nur dann, wenn der Schiffer selbst wufste, dafs die Abladung ein widerrechtlicher Akt sei und auch der Dritte davon Kenntnis hatte, diese Beteiligung an einer unerlaubten Handlung dem Pfandrecht entgegenstehen“. Wenn aber jemand, der wufste, dafs gestohlene Güter vom Schiffer verladen

Digitized by Google

gläubiger entsteht in den entsprechenden Fällen an dem Schiffe als solchem, und dennoch gewährt diesem Pfandrechte gegenüber das Gesetz dem Eigentümer den Schutz des § 510 Abs. 2. Was ihm aber recht ist, das ist dem Ladungseigentümer billig. Es spricht nichts dafür, dafs bei gleichzeitiger Verbodmung von Schiff und Ladung oder bei gemeinsamer Rettung beider aus Seenot der Eigentümer des Schiffes für die Verfolgung seines Rechts dem Schiffsgläubiger gegenüber günstiger gestellt sein sollte, als der Eigentümer der Ladung für die Verfolgung seines Rechts dem Ladungsgläubiger gegenüber. Und ebenso wäre es für den Fall der grofsen Haverei unbillig, wenn bei einem auf Kosten des Schiffes gebrachten Opfer das Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern dem Eigentümer gegenüber unter allen Umständen wirksam, bei einem auf Kosten der Ladung gebrachten Opfer dagegen das Schiffsgläubigerrecht nach Mafsgabe des § 510 Abs. 2 für den Eigentümer angreifbar sein würde.

V. Während von dem Schiffsgläubigerrecht das Schiff stets als Ganzes ergriffen wird, bildet den Gegenstand des Pfandrechts der Ladungsgläubiger nicht immer oder auch nur regelmäfsig die ganze Ladung[1]. Das Pfandrecht des Bodmereigläubigers besteht nur an den verbodmeten Gütern, welche die Ladung überhaupt zwar bilden können, aber nicht bilden müssen[2]. Das Pfandrecht des Ver-

---

wurden, sie beim Schiffbruche rettet, inwiefern beteiligt er sich dann an einer unerlaubten Handlung?

[1] Vgl. Portugal 580 § unico.

[2] Schröder (bei Endemann S. 251 f., 312) hat die Ansicht geäufsert, die Verbodmung von Teilen der Ladung sei nach deutschem Rechte unzulässig; das ergebe sich aus dem Wortlaute der Artt. 509, 510, 681 (= §§ 540, 541, 680). Diese Ansicht, der sich Gareis und Fuchsberger S. 1078 Anm. 10. und im wesentlichen Hopfen, Beiträge zum Bodmereirecht (Göttinger Dissert. 1891), S. 31 f. angeschlossen haben, ist unhaltbar. § 680 spricht nicht für sie, weil er die Ladung nur in Gegensatz zu Schiff und Fracht stellt. Die §§ 540 und 541 (ebenso 538 und 732 Abs. 1) nennen allerdings nebeneinander die Verbodmung der Ladung und die Verfügung über Ladungsteile durch Verkauf oder Verwendung. Diese Gegenüberstellung bezweckt aber nicht die Verbodmung von Ladungsteilen, sondern nur die Verfügung über die ganze Ladung durch Verkauf oder Verwendung als unstatthaft zu bezeichnen. Dagegen ist die Verbodmung eines Teiles der Ladung in §§ 535 Abs. 3 und 632 Abs. 1 a. E. ausdrücklich zugelassen, und zwar wird die Verbodmung ebenso eines ideellen, wie eines reellen Teiles der Ladung als gestattet anzusehen sein. Vgl. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 101; Lewis, Seerecht[2] II 11 Anm. 1; Wagner I 293 f.; Boyens II 430 Anm. 10a. Die Verbodmung eines Teiles der Ladung wird zugelassen von Finnland 122. Für das Seedarlehen ebenso Frankreich 315, Holland 574, Belgien 157 (dazu Jacobs II nr. 572),

Digitized by Google

frachters ergreift wegen aller Forderungen aus dem Frachtvertrage die Güter (§ 623 Abs. 1) d. h. die Gesamtheit der auf Grund des Frachtvertrages zur Beförderung übergebenen Güter; es wird nicht unterschieden, ob der einzelne Anspruch z. B. auf Erstattung von Auslagen hinsichtlich des einen oder des anderen Teiles der unter denselben Vertrag fallenden Stücke entstanden ist[1]. Die Pfandrechte aus seerechtlicher Gemeinschaft und Rettung in Seenot erstrecken sich nur auf diejenigen Güter, in deren Interesse das Opfer gebracht ist, oder die wirklich aus Seenot gerettet worden sind[2]. Im Falle der grofsen Haverei sind dies nur ausnahmsweise nicht alle Güter[3], bei Forderungen aus seerechtlicher Gemeinschaft der Ladungsinteressenten können es auch einzelne Güter eines Beteiligten sein[3].

An die Stelle der aus der Pfandhaftung ausscheidenden Güter treten unter Umständen Surrogate. Nach § 777 Abs. 2 kommen auch für die Pfandrechte der Ladungsgläubiger in den Fällen der grofsen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung der Güter durch rechtswidrige Handlungen die Vorschriften des § 775 (oben S. 227 f.) zur Anwendung. Die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der grofsen Haverei und die Entschädigung, die an den Ladungsinteressenten von dem zu zahlen ist, der den Verlust oder die Beschädigung der Güter durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat, treten demnach für die Ladungsgläubiger an die Stelle desjenigen, wofür die Vergütung oder Entschädigung bestimmt ist[4]. Nach § 777 Abs. 2 kommen

---

Italien 593 Abs. 1 Nr. 4, Portugal 628, Spanien 724 Abs. 3 u. a. Die skandinavischen Gesetze enthalten keine ausdrücklichen Vorschriften (s. dagegen Schweden 1864 § 126, auch Norwegen 1860 § 97 Abs. 2 und dän. Entw. v. 1882 § 241, dazu Mot. Sp. 203 f.); die Zulässigkeit der Verbodmung auch eines Teiles der Ladung gilt aber als selbstverständlich, s. schwed. Mot. S. 131, dän. Mot. S. 94, norw. Mot. S. 210 f.

[1] Vgl. Schröder bei Endemann S. 312; für A.D.H.G.B. 409 Schott in Endemanns Handbuch III 381; für H.G.B. 440 Lehmann und Ring H.G.B. II 355 Nr. 2 und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 275; a. M. Cosack, Handelsrecht[6] § 91 II 2 und für § 623 Schaps S. 468 Anm. 2. Gewifs wird, wie Cosack bemerkt, strenge Konnexität gefordert (vgl. Goldschmidt, Handb. I[1], S. 1024); sie ist aber durch die Verbindung der Güter in einem Frachtvertrage hergestellt. Dafs die Bestimmung für denselben Empfänger diese Verbindung nicht ersetzen kann (s. Schaps a. a. O.), ist hiermit gegeben, wird aber auch von Mittelstein nicht in Abrede gestellt.

[2] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 102.

[3] S. Heck, Grofse Haverei, S. 391; anders Ehrenberg a. a. O. S. 103.

[4] Weitergehend Finnland 109, 123 (dazu Ehrenberg a. a. O. S. 105,

Digitized by Google

ferner im Falle des vom Schiffer zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes nach Maßgabe des § 535 Abs. 3 bewirkten Verkaufs[1] die Vorschriften des § 764 zur Anwendung. Es tritt somit an die Stelle der Güter, in Ansehung deren das Pfandrecht der Ladungsgläubiger durch den Verkauf erlischt (s. oben S. 342 f.), für diese das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht oder noch in den Händen des Schiffers ist. Dem Notverkauf des Schiffers ist die Veräußerung geborgener Gegenstände durch das Strandamt (Str.O. 18) gleichzustellen[2]. Die Versicherungssumme haftet den Ladungsgläubigern so wenig wie den Schiffsgläubigern[3].

Die Haftung der einzelnen Güter ist je nach der Art der durch das Pfandrecht gesicherten Forderung verschieden[4]. Dem Verfrachter haftet das ganze Pfand für die ganze Schuld (B.G.B. 1257, 1222). Das gleiche gilt, auch wenn es sich um Güter verschiedener Ladungsbeteiligter handelt, zu Gunsten des Bodmereigläubigers (§ 691 Abs. 1) und[5] des Berge- oder Hilfslohngläubigers (§ 751 Abs. 1). Dagegen steht den aus großer Haverei Vergütungsberechtigten das gesetzliche Pfandrecht nur an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags zu (§ 725 Satz 2). Es ändert hieran nichts, daß Verluste und Wertverringerungen von beitragspflichtigen Gegenständen in der Zeit zwischen

---

aber auch Lang, Finlands sjörätt I 490), zum Teil schon Schweden 1864 § 282. Skand. 278 (vgl. 270) stimmt mit H.G.B. 777 überein (s. jedoch über analoge Anwendung Bentzon S. 533).

[1] Über den Verkauf von Gütern eines Ladungsinteressenten behufs Rettung derjenigen eines anderen s. Prot. VIII 4201, dazu aber Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 104 Anm. 11, und Heck, Große Haverei, S. 454 f.

[2] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 104 (wo aber die Verweisung auf Holland 554 und Portugal 1593 nicht zutreffend ist); Lewis, Seerecht[3] II 244 Note 2.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 105; Heck, Große Haverei, S. 455 ff. Vgl. Skand. 278 Satz 2 und oben S. 228 f.

[4] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 128 f.; Schröder bei Endemann S. 312; Wagner I 233 ff. (für das Verhältnis mehrerer Ladungsinteressenten!).

[5] Vgl. Prot. VIII 4146 f. gegen 4061. Auf B.G.B. 1257, 1222 kann die Solidarhaftung der geretteten Gegenstände zum mindesten nicht ohne weiteres für den Fall gegründet werden, daß sie verschiedenen Eigentümern gehören. A. M. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 407; s. auch Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. (1894) S. 118 Abs. 2. Für die Frage der Ausgleichung unter den Ladungsbeteiligten vgl. Wagner I 233; Heck, Große Haverei, S. 195 f., 431; oben S. 230.

Digitized by Google

dem Havereifall und dem Beginn der Löschung am Ende der Reise eine verhältnismäfsige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge zur Folge haben (§§ 724, 704). Denn dies beruht nur darauf, dafs die Feststellung der Beiträge erst nach Mafsgabe der Sachlage am Ende der Reise von vornherein zum Inhalte des Vergütungsanspruchs gehört[1].

Den Umfang der Pfandhaftung betreffend enthält das Gesetz nur Vorschriften über die Forderungen selbst, wegen deren die Pfandrechte der Ladungsgläubiger bestehen[2]. Namentlich fehlt eine allgemeine Bestimmung der Art, wie sie § 760 (s. oben S. 231) für das Pfandrecht der Schiffsgläubiger trifft. Es finden daher die allgemeinen Vorschriften des B.G.B. 1210 auf das Pfandrecht des Bodmereigläubigers unmittelbar, auf die gesetzlichen Pfandrechte der übrigen Ladungsgläubiger durch Vermittelung des B.G.B. 1257 Anwendung. In den Fällen blofser Sachhaftung gilt mit Bezug auf Prozefszinsen und -kosten, was oben (S. 247 ff.) für das Schiffsgläubigerrecht ausgeführt worden ist[3]. Ansprüche auf Ersatz von Verwendungen können für den Berge- oder Hilfskostengläubiger in Frage kommen, der den Besitz der geretteten Güter erlangt hat. Für den Verfrachter gehören sie zu den Forderungen aus dem Frachtvertrage selbst.

VI. In Ansehung der Realisierung des Pfandrechts gehen die Ladungsgläubigerrechte auseinander. Die Pfandrechte des Bodmerei- und des Berge- und Hilfslohngläubigers werden im wesentlichen nach gleichen Regeln geltend gemacht, wie die Schiffsgläubigerrechte (oben § 21). Die Geltendmachung des Verfrachterpfandrechts untersteht in der Hauptsache den Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die Befriedigung des Gläubigers aus dem Fahrnispfande. Das Pfandrecht des Havereigläubigers folgt hinsichtlich der Geltendmachung bald der einen bald der anderen Gruppe[4].

---

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 79 f.; Heck, Grofse Haverei, S. 338 f. A. M. Schröder bei Endemann S. 312, 280 (der aber S. 280 Anm. 31 seine im Texte geäufserte Ansicht der Sache nach widerlegt); Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 376 unter b.

[2] Von diesen Forderungen ist in Buch III zu handeln.

[3] So auch Boyens I 411 f.

[4] Nach dem A.D.H.G.B. griff bereits eine entsprechende Scheidung Platz. Das Pfandrecht des Verfrachters wurde ausgeübt, indem das Gericht auf sein Ansuchen und nach Anhörung der am Orte anwesenden Beteiligten den öffentlichen Verkauf der Güter anordnete (Art. 626, vgl. 409 Abs. 2, 407). Die Pfandrechte des Bodmereigläubigers und des Rettungskostengläubigers wurden geltend gemacht durch „Beantragung" des öffentlichen Verkaufs der verbodmeten

Digitized by Google

Die Ausübung des Bodmereipfandrechts ist auch mit Bezug auf die Ladung durch § 696 geregelt. Seine Vorschriften finden entsprechende Anwendung auf die Geltendmachung des Pfandrechts wegen Bergungs- und Hilfskosten an geretteten Gütern (§ 751 Abs. 2). Das Recht des Gläubigers, sich aus den haftenden Gütern zu befriedigen, ist gegeben, wenn die fällige Bodmerei- oder Rettungskostenschuld nicht bezahlt worden ist. Die Befriedigung erfolgt nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften. Regelmäfsig[1] mufs also auch hier der Gläubiger im Klagewege sich einen vollstreckbaren Titel verschaffen. Die Klage ist aber so wenig, wie die des Schiffsgläubigers, auf Zahlung gerichtet[2]. Sie dient zur Realisierung der Haftung, die auch hier nur Sachhaftung ist. Klagantrag und Urteil gehen auf Duldung der Zwangsvollstreckung in die haftenden Güter.

Passiv für die Klage legitimiert ist, so lange die Güter noch nicht ausgeliefert sind, der Schiffer, und zwar ausschliefslich[3] und

---

oder geretteten Güter im Wege der Klage gegen Schiffer oder Empfänger bei dem zuständigen Gerichte (Art. 697, 753 Abs. 2). Für das Ladungspfandrecht aus grofser Haverei bestimmte das Gesetz (Art. 733 Abs. 3) nur, dafs es für die Vergütungsberechtigten durch den Verfrachter (vgl. unten S. 367 Anm. 2) ausgeübt werde, ohne zu sagen, in welcher Art dies zu geschehen habe. Die herrschende Meinung liefs die Vorschriften über die Bodmerei entsprechende Anwendung finden; vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 111 fl.; Schröder bei Endemann S. 317 f.; Heck, Grofse Haverei, S. 464 f. (der sogar unter Umständen eine Klage des Schiffers als Vertreters der Gläubiger gegen sich selbst als Vertreter der Schuldner zulassen will); Cosack, Handelsrecht[4], S. 760; Begr. z. Entw. e. B.Sch.G. (1894) S. 114. Diese Ansicht war nicht begründet. Die Geltendmachung des Havereipfandrechts an den Gütern hatte nach dem A.D.H.G.B., solange der Schiffer die Güter in seinem Gewahrsam hatte, in gleicher Art, wie die Geltendmachung des Verfrachterpfandrechts, zu erfolgen (vgl. preufs. Mot. S. 318, Entw. I. Lsg. 629, 558, 551, dessen Änderungen in zweiter Lesung — Prot. VIII 3936 f., 4129 — nur die Regel beweisen). Das B.Sch.G. v. 1895 wich daher im § 89 Abs. 3 Satz 2 der Sache nach vom Seerechte nicht ab.

[1] Bei Cosack, Handelsrecht[6], S. 745 unter Nr. 3, müfste es statt „auf Grund eines vollstreckbaren Urteils" heifsen „auf Grund eines vollstreckbaren Titels".

[2] Anders freilich Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 124; Cosack, Handelsrecht[6] § 72 Nr. 9; Boyens II 451; Brodmann, S. 114 Anm. 4 zu § 696; Schaps Anm. 14 zu § 696. S. dagegen oben S. 233 f.

[3] § 696 Abs. 2 Satz 2: „In Ansehung der Ladung ist die Klage vor der Auslieferung gegen den Schiffer zu richten." Prot. VI 2587 f., Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 112 f. Für das Pfandrecht aus Bergung und Hilfeleistung ebenso § 751 Abs. 2, s. dagegen B.Sch.G. 97 Abs. 2 („kann"). Die Worte „vor

Digitized by Google

so, dafs er Prozefspartei ist[1]. Über die Passivlegitimation nach erfolgter Auslieferung der Güter enthält das Gesetz keine Vorschrift. Dagegen bestimmte A.D.H.G.B. 697 Abs. 2, dafs die Klage des Bodmereigläubigers in Ansehung der Ladung nach der Auslieferung gegen den Empfänger zu richten sei, sofern die Ladung sich noch bei ihm oder einem anderen befinde, der sie für ihn besitze (vgl. Art. 753 Abs. 2). Unter dieser Voraussetzung war also der Empfänger ohne Rücksicht auf seine Rechtsstellung hinsichtlich der Güter und auf sein Wissen oder Nichtwissen um das auf ihnen lastende Pfandrecht für die Klage passiv legitimiert und gegebenen Falles Prozefspartei. Und zwar war er dies ebenso ausschliefslich, wie vor der Auslieferung der Schiffer. Er stand im Gegensatze zu dem „dritten Erwerber", dem gegenüber die Geltendmachung des Pfandrechts nach Mafsgabe des Art. 697 Abs. 3 beschränkt war[2]. Im geltenden H.G.B. ist nun zwar die letztere Vorschrift beibehalten, die erstere aber weggefallen. Der Empfänger ist dem dritten Erwerber nicht mehr gegenübergestellt. Gleichwohl kann nicht angenommen werden, dafs die vom A.D.H.G.B. aus guten Gründen gemachte Unterscheidung habe beseitigt werden sollen[3]. Sie mufs mit Hilfe des nun freilich nicht mehr so deutlichen Abs. 3 des § 696 auch ferner aufrechterhalten werden[4]. Darnach wäre auch jetzt noch, so lange der Empfänger die ausgelieferten Güter

---

der Auslieferung" sind dahin zu verstehen, dafs der Schiffer die Güter noch in seiner Gewalt haben, die tatsächliche Herausgabe auf Grund des Frachtvertrages oder Konnossements an den Empfänger oder den Befrachter also noch möglich sein mufs. Sind die Güter z. B. dem Schiffer vor der Auslieferung gestohlen worden, so ist seine Passivlegitimation weggefallen. (Daher nicht ganz genau die Formulierung bei Cosack, Handelsrecht[6], S. 319 Nr. 9.) Die Freigebung der Güter gegen Hinterlegung ändert an der Passivlegitimation des Schiffers nichts, vgl. R.O.H.G. IX 364. — Über die Rückwirkung von H.G.B. 751 Abs. 2 auf die Klage aus Str.O. 39 s. R.G. C.S. LVI Nr. 96.

[1] Vgl. oben S. 235, wo (Anm. 5) als Anhänger der von Wittmaack vertretenen, abweichenden Ansicht noch Brodmann S. 114 Anm. 2 zu § 696 zu nennen war; s. jetzt auch Schaps Anm. 7 zu § 696.

[2] Vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 114 ff.

[3] Die Denkschr. S. 283 bemerkt zu § 688 des Entw. (= § 696 H.G.B.) lediglich, die Änderungen in dem bisherigen Art. 697 beträfen nur die Fassung und ergäben sich aus den Vorschriften der C.P.O. Es ist aber nicht erkennbar, welche Vorschriften der C.P.O. die in Rede stehende Bestimmung hätten überflüssig machen können. Augenscheinlich ist man sich über deren Bedeutung nicht ganz klar gewesen.

[4] S. auch Cosack, Handelsrecht[6] § 72 I 3b, der allerdings von der Änderung des Gesetzestextes nicht Notiz nimmt (vgl. 3. Aufl. S. 364).

Digitized by Google

unmittelbar oder mittelbar besitzt, nur er für die Klage passiv legitimiert. Als unmittelbarer Besitzer hat er daher nicht das Recht der Urheberbenennung (C.P.O. 76)[1]. Ist er aber mittelbarer Besitzer, so kann die Klage nicht auch gegen den unmittelbaren oder einen anderen mittelbaren Besitzer (B.G.B. 871) gerichtet werden[2].

Dafs die Klage des Bodmereigläubigers auch gegen dritte Personen, die den Besitz der verbodmeten Güter erlangt haben, anstellbar sein mufs, ergibt sich schon aus der Einschränkung, die § 696 Abs. 3 der Geltendmachung des Pfandrechts gegenüber dem dritten Erwerber der Güter zu teil werden läfst (s. unten S. 368 f.). Wie weit aber im übrigen die Passivlegitimation für die Klage sich erstreckt, ist im Gesetze nicht ausdrücklich gesagt. Auf die Vorschriften von B.G.B. 1227, 985 kann die Zulassung der Klage gegen jeden Besitzer ebenso wenig gegründet werden, wie mit Bezug auf den Schiffer und den Empfänger. Denn der Bodmereigläubiger hat als solcher keinen Anspruch auf den Besitz der ihm haftenden Güter, und er fordert demgemäfs mit der Klage nicht ihre Herausgabe, sondern nur die Duldung der Befriedigung aus ihnen. Die Analogie des Schiffsgläubigerrechts (s. oben S. 234 ff.) versagt hier ebenfalls. Denn die Erlangung eines vollstreckbaren Titels gegen den Eigentümer der verbodmeten Güter würde für den Gläubiger in vielen Fällen schwierig sein, ohne doch andererseits seine Befriedigung im Wege der Zwangsvollstreckung stets zu ermöglichen. Diese hat durch Pfändung zu erfolgen (C.P.O. 803) und setzt regelmäfsig voraus, dafs die Güter sich im Gewahrsam d. h.[3] im unmittelbaren Besitze des Vollstreckungsschuldners befinden (C.P.O. 808 f.). Da die Klage des Bodmereigläubigers lediglich zur Beschaffung des vollstreckbaren Titels dient, wird daher anzunehmen sein, dafs für sie jeder unmittelbare Besitzer der Güter passiv legitimiert ist. Behauptet er, sie auf Grund eines Rechtsverhältnisses der in B.G.B. 868 bezeichneten Art zu besitzen, so steht ihm das Recht der Urheberbenennung in Gemäfsheit von C.P.O. 76 zu.

Der Gerichtsstand für die Pfandklage ist nach Mafsgabe der §§ 13, 16, 21 und 23 C.P.O. begründet. Namentlich kann auch nicht etwa

[1] Dieses Recht würde ihm zustehen, wenn er (wie Boyens I 453 meint) auf Grund von B.G.B. 1227, 985 passiv legitimiert wäre.

[2] Auch dies würde sich anders verhalten, wenn die Passivlegitimation des Empfängers auf B.G.B. 1227, 985 beruhte.

[3] Vgl. hierzu Gaupp-Stein[4] Anm. II zu § 808.

Digitized by Google

vor Auslieferung der Güter die Klage gegen den Schiffer bei dem Gerichte des Heimatshafens erhoben werden[1]. Dagegen erscheint es aus den Gründen, die zu der Vorschrift des B.Sch.G. 97 Abs. 2 Satz 2 geführt haben, gestattet und geboten, diese Vorschrift auf das Seerecht entsprechend anzuwenden und somit für die Klage, die aus Rettung in Seenot gegen den Schiffer vor der Auslieferung der Ladung erhoben wird, den besonderen[2] Gerichtsstand des Gerichtes zuzulassen, in dessen Bezirk die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat. Für die Klage des Bodmereigläubigers bleibt dann allerdings immer noch eine Lücke, die nur durch die Gesetzgebung ausgefüllt werden kann.

Für die Verteidigung des Beklagten gegenüber der Pfandklage gilt entsprechend, was früher (S. 245 f.) hinsichtlich der Schiffsgläubigerklage bemerkt worden ist[3]. Von den gegen das Pfandrecht selbst gerichteten Verteidigungsmitteln des Beklagten ist auch hier der Verjährungseinwand besonders hervorzuheben. Nach H.G.B. 904 verjähren in einem Jahre die auf den Gütern wegen

---

[1] Das Gegenteil nimmt Boyens II 451 an. Aber wenn auch trotz des Schweigens des Gesetzes für die Klage gegen den an Stelle des Reeders in Anspruch genommenen Schiffer das Gericht des Heimatshafens für zuständig erachtet werden darf (s. oben S. 241), so läßt sich dies doch nicht auf die Klage gegen den an Stelle des Ladungsinteressenten in Anspruch genommenen Schiffer ausdehnen. Vgl. auch B.Sch.G. 97 Abs. 2 Satz 2. Nach Boyens (s. auch Schaps Anm. 3 zu § 696) soll außer dem Gericht des Heimatshafens bei inländischen Schiffen für die Bodmereiklage auch das Gericht des Erfüllungsortes (C.P.O. 29) zuständig sein. Die Bodmereiklage gehört aber nicht zu den in C.P.O. 29 genannten Klagen. Es enthält einen Widerspruch, wenn Boyens sie hinsichtlich des Gerichtsstandes dem § 29 C.P.O. unterstellen, hinsichtlich der Passivlegitimation aber als Pfandklage behandeln will (oben S. 362 Anm. 1).

[2] Hierzu Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 409.

[3] Über die Einrede der Vorausklage, die das englische Recht bei gemeinsamer Verbodmung von Schiff und Ladung zwecks Fortsetzung der Reise dem Ladungsinteressenten gewährt, s. Abbott S. 1032 f.; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 128 f. In welchem Umfange nach deutschem Rechte der mit der Pfandklage in Anspruch Genommene vom Pfandgläubiger Ersatz seiner Verwendungen auf das Pfand beanspruchen kann, ist streitig. Gegenüber der auf Duldung der Befriedigung aus dem Pfande gerichteten Klage kann weder die Deduktionseinrede Ehrenbergs (Beschr. Haftung, S. 130 ff., s. auch Schröder bei Endemann S. 317 Anm 41), noch der Anspruch des auf Herausgabe der Sache beklagten Besitzers (B.G.B. 1227, 994 ff., vgl. Boyens I 410 f.) auf Ersatz von Verwendungen in Frage kommen. Soweit nicht besondere Verpflichtungsgründe vorliegen, wird ein solcher Anspruch nur nach den Vorschriften über ungerechtfertigte Bereicherung geltend gemacht werden können.

Digitized by Google

der Bodmereigelder, der Beiträge zur grofsen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten haftenden Forderungen, sowie die wegen dieser Gelder, Beiträge und Kosten begründeten persönlichen Ansprüche. Die Vorschrift fafst für die genannten Ladungsschulden zusammen, was für die Schiffsschulden in den §§ 901 und 902 geregelt ist. Ihrem Zwecke nach stellt auch sie sich als eine Ausnahme von der Regel des B.G.B. 223 Abs. 1 dar. Der seerechtlichen Verjährung unterlagen aber nach A.D.H.G.B. 909 aufser den genannten Forderungen auch die auf den Gütern wegen der Fracht nebst allen Nebengebühren haftenden Forderungen, sowie die ihretwegen begründeten persönlichen Ansprüche gegen die Ladungsbeteiligten[1] und die Forderungen wegen der Überfahrtsgelder. Sie sind in den § 904 nicht aufgenommen worden, und es mufs auf sie nunmehr B.G.B. 196 Nr. 3 Anwendung finden[2]. Das hat für sie dieselbe unbeabsichtigte Folge, wie für die Schiffsgläubigerforderungen des § 754 Nr. 10 deren Nichtaufnahme in den § 901. Hinsichtlich der übrigen Ladungsgläubigerrechte ergibt sich für die Geltendmachung des Pfandrechts aus dem § 904 dieselbe Ausnahme von der Regel des B.G.B. 223, wie hinsichtlich der Schiffsgläubigerrechte für die im § 754 Nr. 1—9 aufgeführten Forderungen aus § 901 (s. oben S. 245 f.). Das Pfandrecht des Verfrachters ist dagegen nunmehr den allgemeinen Vorschriften unterstellt und kann auch nach der Verjährung der Ansprüche, für die es besteht, geltend gemacht werden. Regelmäfsig wird hieraus allerdings vermöge des Eingreifens von H.G.B. 623 Abs. 2 (s. unten S. 372 ff.) kein Schaden erwachsen.

Im Gegensatz zu den gesetzlichen Pfandrechten des Bodmerei- und des Rettungskostengläubigers wird dasjenige des Verfrachters im allgemeinen nach Mafsgabe der §§ 1228 ff. B.G.B. geltend gemacht. Dies würde sich auch beim Schweigen des H.G.B. nach E.G. Art. 2 verstehen, kommt aber noch in den besonderen Vor-

[1] Vgl. hierzu Lewis, Seerecht[2] II 516.

[2] S. Denkschrift, S. 288, 298 f., E.G. z. H.G.B. Art. 12 Nr. XX. Vgl. Cosack, Handelsrecht[6], S. 437; Loewe-Makower S. 288; Brodmann S. 235 Anm. I zu § 904; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 452; Förtsch S. 332, von denen aber die beiden erstgenannten mir mit Unrecht auf Grund meiner Einwendungen gegen den Entwurf (Z. f. H.R. XLVI 280 ff.) eine abweichende Ansicht hinsichtlich des Gesetzes zuschreiben. Dafs übrigens in B.G.B. 196 Nr. 3 nicht von vornherein unter dem „Schiffer" auch der Verfrachter verstanden sein sollte, bestätigen auch die Mot. I 303 zum Entw. v. 1888 § 156 Nr. 10. — Über die verabsäumte Streichung der Nr. 5 des FlöfsereiG. § 30 s. Mittelstein a. a. O. 599 f.

Digitized by Google

schriften des § 623 Abs. 3 u. 4 als deren Voraussetzung zum Ausdruck. Da der Verfrachter die Güter durch den Schiffer besitzt (entweder direkt oder durch Vermittelung des Reeders), macht die Anwendung der Vorschriften über den Privatverkauf des Pfandgläubigers keine Schwierigkeiten. Soweit diese Vorschriften die des allgemeinen bürgerlichen Rechts sind, ist an dieser Stelle auf sie nicht einzugehen. Die besonderen Bestimmungen des § 623 Abs. 3 u. 4, durch die sie in einzelnen Punkten abgeändert werden, entsprechen den für die Geltendmachung des Frachtführerpfandrechts in §§ 368, 440 Abs. 4 getroffenen. Darnach tritt einmal an die Stelle der Frist von einem Monat, die nach B.G.B. 1234 zwischen der Androhung des Verkaufs oder dem Eintritt der Verkaufsberechtigung und dem Verkaufe liegen soll, die Frist von einer Woche, wenn der Frachtvertrag auch nur auf seiten des Verfrachters ein Handelsgeschäft ist. Sodann sind die Androhung des Verkaufs (B.G.B. 1234 Abs. 1) und die Benachrichtigungen von Zeit und Ort der Versteigerung (B.G.B. 1237 Satz 2, vgl. aber 1235 Abs. 2) und von Bewirkung und Ergebnis des Verkaufs (B.G.B. 1241) nicht an den Eigentümer des Pfandes, sondern an den Empfänger, falls er aber nicht zu ermitteln ist oder die Annahme der Güter verweigert, an den Befrachter[1] zu richten. Hierin liegt eine doppelte Abweichung vom bürgerlichen Rechte, nach dessen Vorschriften der Empfänger überhaupt nicht, der Befrachter aber nur dann zu Gunsten des seiner Androhungs- und Benachrichtigungspflicht genügenden Pfandgläubigers als der Eigentümer gelten würde, wenn der Pfandgläubiger nicht wüßte, daß der Befrachter nicht der Eigentümer ist (B.G.B. 1257, 1248). Nach beiden Richtungen

[1] Das Gesetz sagt „Absender"; Boyens II 272 und Schaps Anm. 12 zu § 623 wollen darunter den Ablader verstehen. Indessen entspricht dem Absender des § 440 Abs. 4 der Befrachter (so auch Brodmann S. 81 Anm. 3 zu § 623), und dies bestätigt sich auch durch die Vorschrift des § 627 Abs. 2. Die Ungenauigkeit (die übrigens auch mir Z. f. H.R. XLVI 270 ff. untergelaufen ist) erklärt sich daraus, daß die R.T.-Komm. dem § 615 Abs. 4 der R.T.-Vorl. den letzten Satz des § 432 (= H.G.B. 440) unverändert angefügt hat (daher auch die Worte „des Gutes" statt der im Seefrachtrecht üblichen, auch in Abs. 1 und 2 des § 623 gebrauchten Mehrzahl). Daß eine dem jetzigen Satz 2 des § 623 Abs. 4 entsprechende Vorschrift in § 615 R.T.-Vorl. (vgl. Denkschr. S. 282) mit Unrecht nicht aufgenommen war, habe ich a. a. O. zu zeigen versucht. Die in zweiter Lesung bewirkte Änderung wird im K.B. (Sten. Ber. üb. d. Verhdl. d. R.T. 9. Leg.-Per. IV. Sess. Drucks. Nr. 735 S. 127) fälschlich so behandelt, als habe sie nur die Verhütung eines Mißverständnisses und nicht vielmehr die Beseitigung einer zwar unrichtigen, aber vollkommen klaren Bestimmung bezweckt. Vgl. auch Sievers, Deutsche Juristen-Zeitung II 289.

Digitized by Google

ist die Besonderheit des H.G.B. 623 Abs. 4 durch die Anforderungen des Verkehrs gerechtfertigt, mit denen sich die Verweisung des Verfrachters an den entfernten Befrachter oder gar an den oft unbekannten Eigentümer nicht vertragen würde. Auffällig ist nur, dafs diese Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse gerade auf diejenigen Vorschriften über den Pfandverkauf beschränkt geblieben ist, welche die von ihnen dem Pfandgläubiger auferlegten Verpflichtungen an die Voraussetzung der Tunlichkeit ihrer Erfüllung knüpfen, und hinsichtlich welcher daher das Fehlen von Sonderbestimmungen für den Frachtvertrag verhältnismäfsig am wenigsten Schaden anrichten konnte. Das B.G.B. enthält aber noch eine Anzahl anderer Vorschriften, welche die Rechtsstellung des Eigentümers mit Bezug auf den Pfandverkauf regeln, und welche wiederum in den Grenzen des § 1248 den Verpfänder zu Gunsten des Pfandgläubigers als den Eigentümer gelten lassen[1]. Darnach könnte namentlich eine von den Vorschriften der §§ 1234—1240 abweichende Art des Pfandverkaufs zwischen Pfandgläubiger und Empfänger überhaupt nicht, zwischen Pfandgläubiger und Befrachter wenigstens dann nicht vereinbart werden, wenn dem ersteren, wie beim Frachtvertrage häufig der Fall sein wird, das Nichteigentum des Befrachters bekannt ist (§ 1245). Ebenso würde der Pfandgläubiger den seine Forderung übersteigenden Teil des Erlöses nicht an den Empfänger und nur unter Umständen an den Befrachter mit der Wirkung der Befreiung herauszahlen (§ 1247). Die Gründe, die zu den Sondervorschriften des H.G.B. 623 Abs. 4 geführt haben, wirken in den genannten Fällen mit gesteigerter Kraft, weil hier die Bestimmungen des B.G.B. nicht eine durch die Voraussetzung der Tunlichkeit bedingte Geltung haben. Es wäre sonderbar, wenn der Pfandgläubiger zwar dem Empfänger den Verkauf anzudrohen hätte, aber nicht mit ihm eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende Art des Pfandverkaufs in Gemäfsheit des § 1245 vereinbaren könnte, oder wenn er den Mehrerlös aus dem Pfandverkaufe für den Eigentümer aufbewahren müfste, den er bei der Benachrichtigung von dem bevorstehenden und dem erfolgten Verkaufe nicht zu berücksichtigen brauchte. Die entsprechende Anwendung der Vorschriften des H.G.B. 623 Abs. 4 auf die nicht von ihm genannten Fälle, für welche B.G.B. 1248 in Betracht kommt, dürfte hiernach gerechtfertigt sein.

[1] Vgl. B.G.B. 1239, 1245—1248; § 1242 Abs. 1 kommt hier nicht in Betracht, auch wohl nicht § 1233 Abs. 2 (vgl. Biermann, Anm. 2a zu § 1233).

Digitized by Google

Eine Mittelstellung zwischen dem Bodmerei- und Rettungspfandrecht einerseits und dem Verfrachterpfandrecht andererseits nimmt hinsichtlich seiner Geltendmachung das Havereipfandrecht an beitragspflichtigen Gütern ein. Es ist nicht mit dem Besitze des Pfandes verbunden und würde daher an sich nach dem Vorbilde des Bodmerei- und Rettungspfandrechts geltend zu machen sein. Das H.G.B. enthält aber keine dies besagende Vorschrift. Vielmehr bestimmt es (§ 731 Abs. 3) nur, dafs das Pfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern für die Vergütungsberechtigten durch den Schiffer[1] ausgeübt wird, und dafs die Geltendmachung des Pfandrechts durch ihn nach Mafsgabe der Vorschriften erfolgt, die für das Pfandrecht des Verfrachters wegen der Fracht und der Auslagen gelten[2]. Der Schiffer ist für die Geltendmachung des Pfandrechts zum gesetzlichen Vertreter der Pfandgläubiger gemacht. Da er die haftenden Güter in seinem Gewahrsam hat, kann die Ausübung des Pfandrechts nach den Vorschriften für das Besitzpfand erfolgen. Die Vertretungsmacht des Schiffers ist eine den Gläubiger selbst ausschliefsende: das Pfandrecht kann nicht oder soll nicht nur für die Vergütungsberechtigten durch den Schiffer ausgeübt werden, sondern es wird für sie durch ihn ausgeübt[3]. Ihrem Grunde nach kann aber diese Vorschrift nur Anwendung finden, so lange der Schiffer noch den Gewahrsam der Güter hat, namentlich also, so lange ihre Auslieferung nicht erfolgt ist. Nach

---

[1] Das Gesetz sagt „durch den Verfrachter" (s. auch B.Sch.G. 89 Abs. 3: „durch den Frachtführer"). Es liegt aber eine Ungenauigkeit vor, vgl. Prot. VI 2763; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 113, vgl. S. 60; Heck, Grofse Haverei, S. 463. Sie läfst sich nicht in der von Schröder (bei Endemann S. 283, Text zu Note 17; s. auch Boyens I 412 unter f, vgl. mit II 563; Förtsch S. 285, und Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 377 f.) vorgeschlagenen Art („von dem Verfrachter oder dem Schiffer als seinem Vertreter") beseitigen, da der Schiffer gesetzlicher Vertreter des Reeders, nicht des Verfrachters, ist.

[2] A.D.H.G.B. 733 Abs. 3 (dazu Prot. VI 2761, 2763, VIII 4129) enthielt nur die erste dieser beiden Bestimmungen. Nach dem Vorgange des B.Sch.G. 89 Abs. 3 (Begr. v. 1894 S. 114) ist die zweite im H.G.B. hinzugefügt worden (Denkschr. S. 284).

[3] Mit der Fassung des Gesetzes steht im Einklang, dafs bei seiner Schaffung die Ausschliefsung der Vergütungsberechtigten von der direkten Geltendmachung ihres Rechts vor Auslieferung der Güter für selbstverständlich erachtet wurde (Prot. VI 2763). Nur Heck a. a. O. hält die Vertretungsbefugnis des Schiffers für eine nicht ausschliefsliche. S. dagegen Ehrenberg a. a. O.; Schröder bei Endemann S. 283 f.; Boyens II 563; Förtsch S. 285; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 377; Cosack, Handelsrecht[6], S. 740; Brodmann S. 137 Anm. 2 zu § 731.

Digitized by Google

dem Aufhören seines Gewahrsams ist der Schiffer nicht mehr gesetzlicher Vertreter der Vergütungsberechtigten[1] und kann auch die Geltendmachung ihres Pfandrechts nicht mehr nach den für das Verfrachterpfandrecht geltenden Vorschriften erfolgen. Es müssen nunmehr trotz des Schweigens des Gesetzes, wie im Falle des § 751, die Vorschriften des § 696 entsprechende Anwendung finden. Als vollstreckbarer Titel kommt namentlich auch die rechtskräftig bestätigte Dispache in Betracht (F.G.G. 155 ff., insbesondere 158 Abs. 2).

Die Geltendmachung des Ladungsgläubigerrechts gegenüber dem dritten Erwerber der Güter hat zur selbstverständlichen Voraussetzung, dafs das Pfandrecht nicht nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen oder nach den besonderen Vorschriften des Handelsrechts mit dem Besitzerwerbe des Dritten erloschen ist (vgl. hierzu unten S. 372 ff.). Hat nach erfolgter Ablieferung der Güter ein Dritter Besitz an ihnen erlangt, so kommt die Geltendmachung des Verfrachterpfandrechts ihm gegenüber nicht in Frage (H.G.B. 623 Abs. 2). Für die Pfandrechte der Bodmerei-, Haverei- und Rettungskostengläubiger dagegen ist die Geltendmachung dem dritten Erwerber gegenüber durch besondere Vorschriften nur eingeschränkt. Die genannten Gläubiger können zum Nachteil eines dritten Erwerbers, der den Besitz der haftenden Güter nach ihrer Auslieferung in gutem Glauben erlangt hat, von ihren Rechten keinen

[1] Nur Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 112 f., 114, 118 teilt die im Texte vertretene Ansicht. Schröder, Boyens und Mittelstein lassen nach der Auslieferung (auch nach sonstigem Aufhören des Gewahrsams des Schiffers?) die Vertretungsmacht des Verfrachters, bezw. Frachtführers, und des Schiffers neben der Befugnis der Vergütungsberechtigten zu eigenem Vorgehen fortdauern. Wer aber in H.G.B. 731 Abs. 3 oder B.Sch.G. 89 Abs. 3 eine ausschliefsliche Vertretungsmacht für die Zeit vor erfolgter Auslieferung ausgesprochen findet, kann nicht zugleich in diesen Vorschriften eine nicht ausschliefsliche Vertretungsmacht für die Zeit nach erfolgter Auslieferung ausgesprochen finden. Es ist daher nur konsequent, wenn Cosack und Brodmann eine solche Unterscheidung nicht machen und somit die Geltendmachung des Pfandrechts überhaupt nur durch den Verfrachter erfolgen lassen. Indessen deutet das Gesetz, indem es nur für die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Verfrachter besondere Bestimmungen trifft, doch an, dafs auch eine Geltendmachung des Pfandrechts durch die Vergütungsberechtigten in Frage kommen kann. Es ist ferner sehr unwahrscheinlich, dafs im Falle des § 731 Abs. 1 der Schiffer, der sich durch die Auslieferung der Güter persönlich haftbar gemacht hat, gleichwohl noch überhaupt oder gar ausschliefslich mit der Geltendmachung des Pfandrechts betraut bleiben soll. Und es würde endlich eine ganz unbegründete Belastung sowohl des Schiffers (oder des Verfrachters) als auch der Vergütungsberechtigten bedeuten, wenn diese von der Verfolgung ihres Rechts gegen dritte Erwerber der haftenden Güter ausgeschlossen wären.

Digitized by Google

Gebrauch machen[1]. Die Vorschrift schützt den gutgläubigen Besitzer d. h. den, der sich zur Zeit des Besitzerwerbes in nicht grob verschuldeter Unkenntnis betreffs des auf den Gütern lastenden Pfandrechts befand[2]. Dieses erlischt nicht unter den genannten Voraussetzungen, sondern es kann nur zum Nachteile des gutgläubigen Erwerbers nicht geltend gemacht werden[3]. Einem späteren bösgläubigen Erwerber gegenüber entfaltet es daher wieder seine volle Wirksamkeit. Die Ausschliefsung der Geltendmachung zum Nachteile des redlichen Erwerbers hat je nach der Art seiner Rechtsstellung verschiedene Bedeutung. Dem Eigentümer gegenüber mufs sie zur Abweisung der Klage des Ladungsgläubigers führen, da die mit ihr geforderte Duldung der Befriedigung aus den Gütern den Eigentümer stets benachteiligen würde. Besitzt dagegen der redliche Erwerber die Güter nur als Pfandgläubiger, so würde sich der ihm aus der Geltendmachung des Ladungsgläubigerrechts erwachsende Nachteil auf den Verlust der Sicherung für seine Forderung beschränken. Deshalb mufs der Ladungsgläubiger ihm gegenüber mit seiner Klage durchdringen, wenn er ihm zugleich mit ihr die Befriedigung wegen seiner Forderung oder die Stellung eines gleichwertigen Pfandes, gegebenenfalls auch die Schadloshaltung wegen des dem Verpfänder zustehenden Anspruchs auf Rückgabe des Pfandes anbietet[4].

---

[1] H.G.B. 696 Abs. 3 (dazu Prot. VI 2552, 2588 ff., VIII 4056), 751 Abs. 2 (Prot. VI 2833 f.), 725 Satz 3 (Prot. VIII 4129, 4221). Nur die letzte Vorschrift enthält die einschränkenden Worte „nach der Auslieferung der Güter". Sie sind aber auch für die beiden anderen Fälle hinzuzudenken, weil ein Grund zu deren abweichender Behandlung nicht ersichtlich ist, ferner auch bei Schaffung des Art. 697 (= § 696) Abs. 3 nur der Erwerb der Ladung „nach deren Ankunft im Bestimmungshafen von dem Ladungsempfänger" ins Auge gefafst wurde, und endlich Art. 727 (= § 725) Satz 3 in Ausführung lediglich des Beschlusses entstanden ist, „das Pfandrecht für die Havereigelder in derselben Weise, wie das für die Bodmereigelder, abzugrenzen". Demgemäfs stimmt auch B.Sch.G. 98 genau mit B.Sch.G. 89 Abs. 2 Satz 2 überein, ohne damit von H.G.B. 751 Abs. 2 abweichen zu wollen.

[2] S. des näheren Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 134 ff. Darüber, dafs nachträgliche Kenntniserlangung unerheblich ist, besteht keine Meinungsverschiedenheit, vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 137; Heck, Grofse Haverei, S. 451 (der irrtümlich Ehrenberg eine andere Ansicht zuschreibt); Boyens II 453; Schaps Anm. 22 zu § 696.

[3] Gegen Ehrenbergs (a. a. O. S. 121, 134 ff.) Ansicht, dafs es sich hier um eine Einrede des Besitzers handle, s. Schaps Anm. 20 zu § 696.

[4] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 138; Boyens II 453; Schaps Anm. 26 zu § 697.

Digitized by Google

Die Pfandrechte der Ladungsgläubiger (Fortsetzung). § 29.

I. Mit der Frage der Rangordnung unter den Pfandrechten der Ladungsgläubiger beschäftigt sich § 777 Abs. 1. Bestimmt, „eine in anderen Gesetzgebungen fühlbar gewordene Lücke ausfüllen“ [1], hat er dies doch nicht vollständig getan und dadurch zu manchen Zweifeln Anlafs gegeben. Er regelt nur die Rangordnung der vier vom Gesetze genannten Ladungsgläubigerrechte unter einander. Von ihnen steht das Pfandrecht wegen der Fracht allen übrigen nach. Unter diesen hat nach dem Gesichtspunkte der in rem versio das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug, und sind gleichzeitig entstandene Pfandrechte gleichberechtigt [2]; als gleichzeitig entstanden gelten die Pfandrechte für Forderungen aus den vom Schiffer anläfslich desselben Notfalles abgeschlossenen Geschäften [3]. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen den die

[1] Prot. VI 2913.

[2] Die Regelung entspricht derjenigen der §§ 768 Nr. 3, 769 Abs. 2 für die entsprechenden, dieselbe Reise betreffenden Schiffsgläubigerpfandrechte. Für Bodmerei und Haverei mit dem deutschen Rechte übereinstimmend Finnland 109, Skandinavien 276 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 (s. schon Schweden 1864 § 281). Das Pfandrecht aus Rettung in Seenot geht nach diesen Rechten den übrigen voran; vgl. auch Italien 671, Portugal 580, Argentinien 1373, deren Aufzählungen der privilegierten Forderungen auch hier (vgl. dazu oben S. 259 Anm. 4) zugleich Rangfolgeordnungen darstellen.

[3] § 777 sagt, wie früher Art. 781: „Die Forderungen aus den von dem Schiffer aus Anlafs desselben Notfalls abgeschlossenen Geschäften gelten als gleichzeitig entstanden.“ Augenscheinlich ist dieser Satz dem Art. 773 (= § 769) Abs. 3 nachgebildet. Daraus erklärt sich, dafs er, was sachlich ohne Bedeutung ist (vgl. oben S. 255 Anm. 3), von den als gleichzeitig entstanden geltenden Forderungen spricht, während er vorher von den gleichzeitig entstandenen Pfandrechten gesprochen hatte. Es kommen nun aber von den im § 777 Abs. 1 Satz 1 genannten Pfandrechten für die Vorschrift von Satz 2 nur die Bodmereipfandrechte in Betracht, da nur sie zur Sicherung rechtsgeschäftlich begründeter Forderungen dienen. Für das Haverei- und das Rettungspfandrecht hat es bei der Vorschrift sein Bewenden, welche die Gleichberechtigung an die gleichzeitige Entstehung knüpft. (Abweichend Schröder bei Endemann S. 317 Text zu Note 37.) Dies entspricht auch den Vorschriften über die Schiffsgläubigerrechte (§ 769 Abs. 2 und 3). Aus B.Sch.G. 116 Abs. 1 a. E. kann kein Grund hiergegen entnommen werden, weil B.Sch.G. 107 Abs. 3 auch die aus Anlafs desselben Notfalles entstandenen Schiffsgläubigerforderungen aus Haverei und Rettung als gleichzeitig entstanden gelten läfst (das „ebenso“ bei Mittelstein, B.Sch.R.² I 432 Z. 6 v. u. trifft für H.G.B. 769 Abs. 3 nicht zu). Übrigens ist die Frage praktisch ohne Bedeutung, da für die Pfandrechte aus Haverei und Rettung ohne weiteres gleichzeitige Entstehung bei Entstehung aus Anlafs desselben Notfalles als gegeben betrachtet werden mufs.

Digitized by Google

letzte und den eine frühere Reise betreffenden Forderungen. Infolge des leichteren Erlöschens der Ladungsgläubigerrechte wird eine Konkurrenz von Pfandrechten aus verschiedenen Reisen seltener sein, als bei den Schiffsgläubigerrechten. Findet sie gleichwohl statt, so mufs — das ist der einzige Fall des § 777, für den nicht schon die Regel des Gesetzes ausreicht — das Pfandrecht wegen der Fracht der letzten Reise vor den Pfandrechten wegen der übrigen Forderungen aus der früheren Reise den Vorzug haben[1]. Das Gesetz spricht ferner nur von dem Verhältnis der Pfandrechte wegen verschiedenartiger, nicht auch von dem der Pfandrechte wegen mehrerer gleichartiger Forderungen. Es versteht sich aber, dafs auch für diese die Rangordnung in gleichem Mafse nach dem Gesichtspunkte der in rem versio sich bestimmt, wie für jene. Und dasselbe wird nach Analogie des § 443 Abs. 1 für das Verhältnis mehrerer Verfrachterpfandrechte gelten müssen[2].

Die Rangordnung der vom H.G.B. nicht genannten, im Wege der Analogie gewonnenen Ladungsgläubigerrechte ist unter Berücksichtigung ihrer Verwandtschaft mit den genannten und der Vorschriften für die Schiffsgläubigerrechte zu bestimmen. Den öffentlichen Abgaben kommt der Vorrang vor allen übrigen Forderungen zu[3]. Die Forderungen aus seerechtlicher Gemeinschaft und aus Verträgen des Schiffers als gesetzlichen Vertreters der Ladung sind denen aus grofser Haverei und Bodmerei gleichzustellen.

Das H.G.B. enthält keine Vorschrift, durch die das Rangverhältnis der Ladungsgläubigerrechte zu landrechtlichen Pfandrechten an den Gütern geregelt würde[4]. Für das Bodmerei-, Haverei- und Rettungspfandrecht scheint die entsprechende Anwendung des § 777 gestattet zu sein. Für das Pfandrecht des Verfrachters wird sie durch § 623 Abs. 3 ausgeschlossen. Er stellt dieses Pfandrecht dem des Frachtführers auch hinsichtlich des Schutzes des guten Glaubens gegenüber älteren Pfandrechten für den Fall des § 366 (bez. B.G.B. 936) gleich, geht also nicht davon

---

[1] S. auch Heck, Grofse Haverei, S. 452. Vgl. Finnland 109, 12 Nr. 4, Italien 669 Abs. 1, Argentinien 1371 Abs. 1.

[2] S. Schröder bei Endemann S. 317.

[3] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 145; Heck, Grofse Haverei, S. 452.

[4] Levy, Het algem. duitsche Handels-Wetboek Anm. 1 zu Art. 781 meint, die Fracht sei mit der Zurücksetzung gegenüber den Ansprüchen aus Bodmerei, Haverei und Rettung eo ipso für bevorrechtigt gegenüber den sonstigen Forderungen erklärt. Aber daraus, dafs sie gewissen Forderungen schlechthin nachsteht, folgt nicht, dafs sie allen übrigen schlechthin vorginge.

Digitized by Google

aus, dafs es an und für sich den Vorrang vor allen landrechtlichen Pfandrechten genieſse. Für das Verhältnis der Verfrachterpfandrechte zu den gesetzlichen Pfandrechten des Kommissionärs, Spediteurs und Lagerhalters dürfte § 443 entsprechend anzuwenden sein[1]. Die ganze Frage ist überaus zweifelhaft[2] und einer gesetzlichen Regelung dringend bedürftig[3].

II. Für die Endigung der seerechtlichen Pfandrechte an der Ladung gelten besondere, von den allgemeinen Regeln des bürgerlichen und Handelsrechts abweichende Vorschriften in geringerem Umfange als für die Endigung der seerechtlichen Pfandrechte am Schiffe (s. oben § 23)[4]. Namentlich ist das Ladungsgläubigerrecht nicht dem dritten Erwerber der haftenden Güter gegenüber schlechthin verfolgbar, sondern in Ansehung der Geltendmachung gegen den dritten gutgläubigen Besitzer sogar über die Grenzen des allgemeinen Rechtes hinaus beschränkt (s. oben S. 368 f.)[5]. Für das gesetzliche Pfandrecht des Verfrachters hat schon die Ablieferung der Güter eine weitergehende Bedeutung. Mit der Ab-

[1] Vgl. Schröder bei Endemann S. 317, auch B.Sch.G. 116 und dazu Mittelstein B.Sch.R.[2] I 447.

[2] Die Ansichten über das geltende Recht gehen auseinander. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 144, Wagner I 227 und Schaps Anm. 2 zu § 725 (vgl. aber Anm. 12 zu § 537) lassen alle seerechtlichen Pfandrechte einschliefslich des Verfrachterpfandrechts allen landrechtlichen vorgehen. Nach Heck, Grofse Haverei, S. 452 müssen die Ladungsschulden nach Analogie des Art. 727 (= § 725) gegenüber gutgläubig erworbenen Pfandrechten zurücktreten. Boyens I 412 unterscheidet darnach, ob es sich um landrechtliche Pfandrechte ohne oder mit Besitz handelt.

[3] Den Vorrang der seerechtlichen Pfandrechte, bezw. Privilegien, an der Ladung vor allen landrechtlichen setzen ausdrücklich fest Italien 666 (dazu oben S. 255 Anm. 2), Portugal 574, Argentinien 1368, Skandinavien 267 (s. schon Norwegen 1860 § 101, dän. Entw. v. 1882 § 349).

[4] Über die Endigung der Pfandrechte durch den Notverkauf der Ladung s. oben S. 342 f.

[5] Leo, Deutsches Seehandelsrecht, S. 168 läfst irrtümlich das Ladungspfandrecht in den Fällen der §§ 696, 725 und 751 dem gutgläubigen Erwerber gegenüber erlöschen. Nach Cosack, Handelsrecht[6], S. 740 (vgl. auch S. 318 zu § 696) wäre in § 725 für das Ladungspfandrecht aus grofser Haverei bestimmt, dafs es an jedem Frachtgut nur so lange dauert, bis das Gut an einen dritten gutgläubigen Erwerber ausgeliefert wird. Auch hiergegen ist zu bemerken, dafs die Ausschliefsung der Geltendmachung zum Nachteile des dritten gutgläubigen Erwerbers nicht ein Erlöschen des Pfandrechts bedeutet. Ferner spricht aber das Gesetz nicht von einer Auslieferung der Güter an den dritten Erwerber, sondern davon, dafs er nach der (nicht an ihn erfolgten) Auslieferung den Besitz erlangt hat.

Digitized by Google

lieferung beginnt eine Frist zu laufen, die das Pfandrecht nur unter bestimmten Voraussetzungen überdauert[1].

Das Pfandrecht des Verfrachters wegen der im § 614 genannten Forderungen „besteht" nach § 623 Abs. 2 „solange die Güter zurückbehalten oder hinterlegt sind; es dauert auch nach der Ablieferung fort, sofern es binnen dreifsig Tagen nach der Beendigung der Ablieferung gerichtlich geltend gemacht wird und das Gut noch im Besitze des Empfängers ist"[2]. Trotz seiner allgemeinen Fassung ist der erste Satz nicht dahin zu verstehen, dafs das Pfandrecht nur durch Zurückbehaltung oder Hinterlegung erhalten werde — abgesehen von der einen im folgenden Satze gemachten Ausnahme. Vielmehr weist gerade die Gestalt der letzteren darauf hin, dafs Zurückbehaltung und Hinterlegung nur im Gegensatze zu der durch sie ausgeschlossenen Ablieferung gedacht sind. Namentlich darf also aus dem ersten Satze nicht entnommen werden, dafs das Pfandrecht durch unfreiwilligen Besitzverlust des Verfrachters vor bewirkter Ablieferung untergehe. Es wäre ja auch sonderbar, wenn zwar Verlust und Diebstahl, nicht aber auch die freiwillige Besitzaufgabe dem Pfandrecht unter allen Umständen ein Ende bereiten sollte[3]. Über die Regeln des bürgerlichen Rechts[4] geht § 623 hinaus, indem er, wie sonst die Rückgabe des Pfandes an den Eigentümer, so hier die Ablieferung an den Empfänger, bezw. Befrachter, wirken läfst. Die vom Gesetze gewährte Möglichkeit der Erhaltung des Pfandrechts trotz erfolgter

[1] Das dem Pfandrecht aus dem Frachtvertrage nachgebildete Pfandrecht des Verfrachters aus dem Reisevertrage (§ 674, dazu Prot. V 2511, VIII 4039) an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen besteht nur, solange diese zurückbehalten oder hinterlegt sind.

[2] Vgl. Ord. de la mar. III 3, 24, preufs. A.L.R. II 8 § 1725 („auch gegen den dritten Besitzer der Waren binnen sechs Tagen nach der dem ersten Empfänger geschehenen Ablieferung"), Code de comm. 307, Spanien (1829) 798, (1885) 667, Portugal (1833) 1535, Holland 490, Chile 1036, Belgien 80, Japan 610 Abs. 2. Für alle seerechtlichen Privilegien an der Ladung gilt eine entsprechende Vorschrift (mit kürzerer Befristung) nach Italien 672, Portugal (1888) 581, Argentinien 1374. Nach englischem Recht erlischt das lien for freight, das nur ein possessory lien ist, mit der Besitzaufgabe ohne weiteres; vgl. Abbott S. 564, Carver, Carriage of Goods by Sea[2], s. 677 f., Leggett, A Treatise on the Law of Bills of Lading[2], S. 544 ff.

[3] So gleichwohl für das Pfandrecht des Frachtführers Lehmann und Ring Nr. 6 zu § 440, vgl. auch Goldschmidt, Handb. I[1] 1025. S. dagegen Laband, Z. f. H.R. IX 471 Anm. 1a, Schröder bei Endemann S. 314, 316, Düringer und Hachenburg III 613 f.

[4] B.G.B. 1257, 1253, vgl. auch 561 Abs. 2.

Digitized by Google

Ablieferung soll den Schiffer im Interesse des Empfängers selbst von dem Zwange befreien, behufs Wahrung des Pfandrechts die Ablieferung zu unterlassen[1]. Immerhin machte die Rücksicht auf das Verkehrsinteresse und auf die allgemeinen Pfandrechtsregeln die Ziehung enger Grenzen für den Fortbestand des Pfandrechts nach erfolgter Ablieferung notwendig.

Das Pfandrecht des Verfrachters erlischt durch die Ablieferung nicht[2]. Es überdauert sie um dreifsig Tage von ihrer Beendigung ab gerechnet, wenn sich das Gut so lange noch im Besitze des Empfängers befindet[3]. Es erlischt[4] vor Ablauf der dreifsig Tage, wenn das Gut aus dem Besitze des Empfängers kommt, ohne dafs vorher das Pfandrecht gerichtlich geltend gemacht worden ist. Ist aber die gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechts vor Ablauf der dreifsig Tage und zu einer Zeit erfolgt, wo der Empfänger noch Besitzer des Gutes war, so bleibt das Pfandrecht bestehen, bis es nach Mafsgabe des allgemeinen bürgerlichen oder Handelsrechts erlischt[5]. Insbesondere endigt es in diesem Falle auch nicht durch den vor Ablauf der dreifsig Tage eintretenden Besitzverlust des Empfängers[6]. Unter der Ablieferung, deren Be-

[1] Prot. V 2348 f. Vgl. Mot. z. preufs. Entw. II S. 175, Prot. III 832.

[2] Dagegen erlöschen nach Skandinavien 277 alle Seepfandrechte an der Ladung durch die Auslieferung an den Empfänger oder Befrachter.

[3] Der Satz des Textes ergibt sich aus der Möglichkeit der gerichtlichen Geltendmachung des Pfandrechts bis zum dreifsigsten Tage.

[4] Unrichtig Schott bei Endemann III 385 Nr. 5 („ist das Pfandrecht als mit der Ablieferung erloschen anzusehen").

[5] Staub Anm. 5 zu § 440 läfst das Pfandrecht des Frachtführers drei Tage lang fortdauern. Gegen diesen Irrtum s. bereits (für Art. 409 A.D.H.G.B.) Laband Z. f. H.R. IX 472 und Zitate in Anm. 5.

[6] Sehr verbreitet ist die Ansicht, das Pfandrecht erlösche, wenn es nicht innerhalb der dreifsig Tage (bezw. drei Tage für den Frachtführer) geltend gemacht werde, oder wenn innerhalb dieser Frist der Empfänger den Besitz verliere; so Laband a. a. O.; Thöl, Handelsrecht III 72; Lewis, Seerecht[2] II 344; Schröder bei Endemann S. 314; Cosack[6], Handelsrecht, S. 419 f.; Staub Anm. 5 zu § 440; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 276; Boyens II 270 f. Das Wort „noch" in § 623 Abs. 2 und § 440 Abs. 3 mufs aber in Beziehung auf den Zeitpunkt der gerichtlichen Geltendmachung verstanden werden. Für das A.D.H.G.B. war dies aufser Zweifel gerückt. Sein Art. 624 Abs. 2 läfst das Pfandrecht des Verfrachters erlöschen, „sobald vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen" usw., während Art. 409 Abs. 1 die Bedingungen für die Fortdauer des Pfandrechts in gleicher Weise, wie jetzt § 440 Abs. 3, formuliert, ohne etwas anderes als Art. 624 bestimmen zu wollen. Seine minder klare Fassung ist nunmehr auch in den § 623 Abs. 2 übergegangen, dessen

Digitized by Google

endigung[1] den Lauf der dreifsigtägigen Frist beginnen läfst, ist die nach Ausführung des Transports erfolgende Hergabe der Güter aus dem Gewahrsam des Schiffers zu verstehen, durch die der Empfänger oder, nach Mafsgabe des § 627, der Befrachter deren Besitz erlangt[2]. Das Pfandrecht wird nur dadurch erhalten, dafs „es" gerichtlich geltend gemacht wird, mithin nicht z. B. durch Erhebung der Klage auf Frachtzahlung[3]. Die gerichtliche Geltendmachung des Pfandrechts aber, die nach A.D.H.G.B. 626 regelmäfsig in dem „Ansuchen" des Verfrachters um Verfügung des Verkaufs bestand[4], wird jetzt namentlich durch Erhebung der Klage auf Herausgabe der Güter zum Zwecke des Verkaufs oder durch Anbringung des Gesuchs um Erlassung einer einstweiligen Verfügung erfolgen[5]. Das Pfandrecht kann durch die gerichtliche Geltendmachung nur erhalten werden, wenn das Gut zur Zeit ihrer Bewirkung „noch" im Besitze des Empfängers ist. Jeder Besitz, den der Empfänger durch die Ablieferung erlangte, mufs daher genügen, um die Erhaltung des Pfandrechts zu ermöglichen. Es geht nicht an, unter dem Besitz im Sinne des § 623 Abs. 2 nur den unmittelbaren Besitz zu verstehen[6]. Andererseits ist kein Grund vorhanden, das einmal durch Besitzverlust des Empfängers erloschene Pfandrecht wieder aufleben zu lassen, wenn ihm die Wiedererlangung des Besitzes vor Ablauf der dreifsigtägigen Frist gelingt[7].

Vorschrift aber darum nicht anders, als früher die des Art. 624, zu verstehen ist. Die richtige Auslegung des letzteren findet sich bei Goldschmidt, Handbuch I[1] 1025 (den Schröder bei Endemann S. 314 Anm. 23 mifsversteht) und Schott bei Endemann III 385, die des § 440 Abs. 3 bei Lehmann-Ring Nr. 8 zu § 440 und Makower[12] I 1471.

[1] Dazu Boyens II 270 Nr. 1 a. E.

[2] § 623 Abs. 2: „nach der Ablieferung, sofern .... das Gut noch im Besitze des Empfängers ist." Vgl. Boyens II 270; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 276.

[3] Schott bei Endemann III 384.

[4] Laband, Z. f. HR. IX 475 f.; Goldschmidt, Handbuch I[1] 1027.

[5] Staub Anm. 7 zu § 440.

[6] So auch die herrschende Meinung: Loewe-Makower Anm. 1d zu § 623; Leo, Deutsches Seehandelsrecht zu § 623, ferner (zu § 440 Abs. 3): Staub Anm. 6; Lehmann-Ring Nr. 8; Förtsch[2] S. 113 Nr. 3; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 276. A. M. Boyens II 271, der „dem Grund der Vorschrift gemäfs" nur den unmittelbaren Besitz gemeint wissen will. Cosack, Handelsrecht[6] §§ 93 VI, 91 II 1 behält die Formulirung des Art. 409 (vgl. 624) des A.D.H.G.B. bei, obwohl sie sich mit keiner der beiden vorbezeichneten Ansichten ganz verträgt. Es ist daher begreiflich, dafs er von Boyens als Vertreter der einen, von Mittelstein als Vertreter der anderen genannt wird.

[7] Schott bei Endemann III 384 f., a. M. Schröder ebd. IV 1 S. 315.

Digitized by Google

III. Aus entsprechenden Gründen, wie zu Gunsten der Schiffsgläubiger (s. oben S. 273 f.), ist zu Gunsten der Ladungsgläubiger, für deren Forderungen reine Sachhaftung besteht, deren Vereitelung oder Gefährdung zum Entstehungsgrunde beschränkt persönlicher Haftung gemacht. Mit der beschränkt persönlichen Haftung aus Vereitelung des Ladungsgläubigerrechts beschäftigt sich § 777 Abs. 2. Das Pfandrecht an den dort erwähnten Surrogaten (Forderungen oder Geldern) ist durch Einziehung seitens des Ladungsinteressenten erloschen. Dann haftet dieser den dadurch benachteiligten Ladungsgläubigern persönlich in gleicher Weise, wie der Reeder den durch Einziehung benachteiligten Schiffsgläubigern nach Maßgabe der §§ 775 Abs. 3 und 773 (s. oben S. 275 ff.). Die persönliche Haftung wegen Gefährdung der Befriedigung des Ladungsgläubigers ist eine solche des Schiffers oder des Empfängers der Güter. Der Schiffer wird persönlich haftbar, wenn er die mit dem Pfandrecht belasteten Güter vor erfolgter Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers ganz oder teilweise ausliefert[1]. Durch diese Auslieferung erlischt das Pfandrecht nicht. Wohl aber wird seine Geltendmachung erschwert und für den Fall, daß die Güter in den Besitz eines Dritten gelangen, gefährdet. Deshalb ist die Auslieferung vor Tilgung oder Sicherstellung der Ladungsschulden dem Schiffer bei Vermeidung persönlicher Haftung untersagt. Durch eine solche Auslieferung wird der Schiffer „für die Bodmereischuld persönlich verpflichtet" (§ 694), für die Havereibeiträge „persönlich verantwortlich" (§ 731), dem Gläubiger der Rettungskostenschuld „persönlich verpflichtet" (§ 752). Die persönliche Haftung des Schiffers tritt zu der fortdauernden Pfandhaftung der Güter hinzu[2]. Der Gläubiger kann sie geltend machen, ohne einen Schaden durch die Auslieferung erlitten zu haben. Es ist mithin für den Gläubiger nicht eine neue Forderung gegen den Schiffer auf Schadensersatz entstanden[3], sondern nur eine persönliche Haftung des Schiffers für die vorher lediglich

[1] §§ 694 Abs. 1, 731 Abs. 1, 752 Abs. 1. Die Worte „ganz oder teilweise" sind im § 731 nicht enthalten, da ohnehin das Pfandrecht wegen der Havereibeiträge an den einzelnen Gütern besteht (§ 725 Satz 2).

[2] Die Worte des § 731 Abs. 1 „unbeschadet der Haftung der Güter" sagen nur etwas Selbstverständliches, enthalten daher keine Abweichung von den §§ 694 und 752. S. auch Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 381 (zu B.Sch.G. 91).

[3] A. M. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 9 Anm. 19, S. 229, der den Schiffer auf Ersatz des Schadens haften läßt, den er durch seine pflichtwidrige Handlung dem Gläubiger verursacht hat.

Digitized by Google

durch Sachhaftung gesicherte Schuld des Ladungsinteressenten zur Entstehung gelangt[1]. Die Haftung des Schiffers soll aber dem Gläubiger die Sicherheit für seine Befriedigung verschaffen, die ihm die Sachhaftung allein infolge der Gefährdungshandlung des Schiffers nicht mehr bietet. Daher ist es auch nichts weniger als zufällig[2], dafs für den Umfang der Haftung des Schiffers nicht der Betrag der Schuld, sondern das Mafs dessen bestimmend ist, was der Gläubiger ohne die Gefährdungshandlung mittelst der Sachhaftung zu seiner Befriedigung zu erlangen sicher gewesen wäre. So wenigstens bei der Bodmerei- und bei der Rettungskostenschuld. Der Schiffer wird hier durch die Auslieferung der belasteten Güter dem Gläubiger nur insoweit persönlich haftbar, als dieser aus den ausgelieferten Gütern zur Zeit der Auslieferung hätte befriedigt werden können (§§ 694 Abs. 1, 752 Abs. 1). Im Falle des § 752 hat der Gläubiger nach allgemeinen Grundsätzen zu beweisen, wieweit er diese Befriedigung hätte erlangen können. Im Falle des § 694 dagegen steht ihm die gesetzliche Vermutung dafür zur Seite, dafs er seine vollständige Befriedigung hätte erlangen können[3]. Der Schiffer haftet darnach auf Grund der §§ 694 und 752 dem einzelnen Gläubiger insoweit nicht, als dessen Rechte vorgehende Pfandrechte zur Zeit der Auslieferung auf den Gütern lasteten[4]. Durch die Entstehung solcher Pfandrechte nach der Auslieferung sowie dadurch, dafs die ausgelieferten Güter zufällig verloren gehen oder eine Wertverringerung erfahren, wird die Haftung des Schiffers nicht beeinflufst. In seinen Vorschriften über die Haftung des Schiffers, welcher Güter, auf denen Havereibeiträge haften, vor deren Berichtigung oder Sicherstellung ausliefert (§ 731 Abs. 1), ist das Gesetz seinen im Vorstehenden entwickelten Grundsätzen untreu geworden. Es läfst den Schiffer in

---

[1] Heck, Grofse Haverei S. 465 f. scheint den Schlufspassus von Art. 733 (= § 731) Abs. 1 für überflüssig zu halten im Hinblick auf Art. 479 (= § 512), nach welchem sich der Schiffer bereits durch Auslieferung gegen das Verbot des Art. 733 verantwortlich mache. Indessen gehört regelmäfsig der gefährdete Gläubiger nicht zu den im Art. 479 genannten Personen, und hat die Haftung aus diesem Artikel das Entstandensein eines Schadens zur Voraussetzung.

[2] S. dagegen Ehrenberg a. a. O. S. 9 Anm. 19.

[3] § 694 Abs. 2; vgl. dazu Prot. VIII 4055 (auch VI 2624, 2616 f., 2619 f.) einerseits, VIII 4227 f. andererseits.

[4] Die mifsverständliche Bemerkung von Boyens II 455 Z. 1 v. o. ff. über die Haftung des Schiffers will von dem im Texte Gesagten nicht abweichen. Vgl. auch ebd. S. 450 Anm. 1 zu § 694.

Digitized by Google

solchem Falle „für die Beiträge persönlich verantwortlich“ werden. Das Maſs seiner Haftung bestimmt sich hier nach dem Betrage der Schuld, für die sie eintritt, nicht nach dem Betrage, der zur Zeit der Gefährdungshandlung durch Realisierung der Sachhaftung hätte erlangt werden können. Für diese anscheinend nur versehentliche[1] Besonderheit ist ein innerer Grund nicht vorhanden[2]. Sie ist in den übrigens auch sonst vom § 731 Abs. 1 abweichenden § 91 Abs. 1 B.Sch.G. nicht übernommen worden[3].

Eine beschränkt persönliche Haftung zur Sicherung der durch die Auslieferung der Güter gefährdeten Sachhaftung trifft ferner unter Umständen den Empfänger, an den die mit Bodmereigeldern, Havereibeiträgen oder Bergungs- und Hilfskosten belasteten Güter ausgeliefert werden. Nur für den Empfänger der Güter entsteht diese Haftung, d. h. nicht für jeden, dem sie der Schiffer ausgeliefert hat, sondern nur für denjenigen, dem sie auf Grund des Frachtvertrages oder Konnossements ausgeliefert worden sind[4]. Der Empfänger aber wird nur haftbar, wenn ihm bei der Annahme[5]

---

[1] Die Vorschrift des § 731 stammt in dem hier fraglichen Teile bereits aus Art. 576 des preuſs. Entw. II (vgl. Berl. Prot. S. 154 zu § 634 des Entw. I, A.L.R. II 8 § 1895 f., Preuſs. Seerecht v. 1727 VIII 21), der insoweit unverändert blieb (Prot. VI 2734 ff., Entw. I. Lsg. 629, Prot. VIII 4129), als die aus der ersten Lesung stammenden Vorschriften der §§ 694 und 752 ihre jetzige Gestalt erhielten (vgl. Prot. VI 2547 ff., 2616 ff., 2624 ff., Entw. I. Lsg. 599 Abs. 2, Prot. VIII 4055; Prot. VI 2813, 2832, Entw. I. Lsg. 648 Abs. 3, Prot. VIII 4146, 4226 ff.).

[2] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 229 Anm. 178.

[3] Auch die skandinavischen Gesetze (§ 280) regeln die Haftung des Schiffers für alle Fälle der Auslieferung gleichmäſsig, wenn auch vom deutschen Rechte abweichend.

[4] Vgl. § 614, dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 115, R.G.C.S. XLI S. 117 f. (wo aber die erst durch die Annahme der Güter entstehende Zahlungspflicht mit Unrecht in die Begriffsbestimmung aufgenommen ist). Auf Grund des Konnossements ist die Auslieferung auch dann erfolgt, wenn dessen Inhaber auf andere Art, als § 645 Abs. 2 vorsieht, seine Legitimation nachgewiesen hat. Hierdurch erledigt sich der von Schaps S. 448 Anm. 1 gegen Ehrenbergs Definition erhobene Einwand. — Die Erstreckung der beschränkt persönlichen Haftung auf den Dritterwerber der ausgelieferten Güter (Ehrenberg S. 164 f.; Schröder, Z. f. H.R. XXVII 298) scheint mir mit Wortlaut und Sinn des Gesetzes nicht vereinbar zu sein.

[5] D. h. der nicht notwendig schon mit der Besitzerlangung verbundenen Erklärung der Bereitwilligkeit zur Empfangnahme. Vgl. Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 254 (Anm. 3 zu B.Sch.G. 61). Die Folgen nachträglicher Kenntniserlangung seitens des noch besitzenden Empfängers bestimmen sich nach bürgerlichem Recht; vgl. Ehrenberg S. 160; Boyens I 411 unter e.

Digitized by Google

der Güter bekannt ist[1], dafs auf ihnen eine Schuld der in Rede stehenden Art[2] haftet. Seine Haftung ist in ähnlicher Weise beschränkt, wie die des ausliefernden Schiffers. Er haftet niemals über den Wert hinaus, den die ausgelieferten Güter zur Zeit der Auslieferung hatten, aber er haftet innerhalb dieser Grenze dem einzelnen Gläubiger nur insoweit, als dieser, wenn die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können[3]. Von der Haftung des Schiffers im Falle des § 752 Abs. 1[4] unterscheidet sich die des Empfängers nur dadurch, dafs der Zeitpunkt der Auslieferung zwar auch für ihren Höchstbetrag, nicht aber auch für ihren Betrag schlechthin mafsgebend ist. Der Empfänger haftet im Gegensatze zum Schiffer insoweit nicht, als ein die Möglichkeit der Befriedigung des Gläubigers aus den Gütern ganz oder teilweise aufhebender Umstand, der nach der Auslieferung eingetreten ist, auch im Falle der Nichtauslieferung eingetreten wäre[5]. Innerhalb dieser gemeinsamen Vorschriften greift eine verschiedene Behandlung der Fälle von beschränkter persönlicher Haftung des Empfängers in einer Beziehung Platz. Es handelt sich um die Frage nach der Bedeutung des Umstandes, dafs aufser den dem Empfänger ausgelieferten Gütern noch andere der Haftung und dem Pfandrecht des Gläubigers unterworfen sind[6]. Im Falle der grofsen Haverei kann dieser Umstand die persönliche Haftung des Empfängers schon deshalb nicht beeinflussen, weil Sachhaftung

---

[1] Der Kenntnis ist eine auch grob verschuldete Unkenntnis nicht gleichzustellen: Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 379 Anm. b; a. M. Ehrenberg S. 158, 161; Boyens II 454; Schaps Anm. 3 zu § 697.

[2] Die Höhe der Schuld braucht der Empfänger nicht zu kennen; vgl. Prot. VI 2753.

[3] So § 697, von welchem §§ 726 Abs. 2 und 753 Abs. 2 sachlich nicht abweichen. Zur Entstehungsgeschichte dieser Vorschriften vgl. preufs. Entw. I 550 Abs. 2, Berl. Prot. S. 141, preufs. Entw. II 502, Mot. S. 274, Prot. VI 2624, 2628 f., 2735, 2752 ff., 2834 f., Entw. I. Lsg. 624 Abs. 2, 649 Abs. 2, Prot. VIII 4056 ff., 4127 ff., 4146 f., 4228, A.D.H.G.B. 698, 728 Abs. 2, 755 Abs. 2. In B.Sch.G. 90 Abs. 2 (ebenso 100 Abs. 2), der nach der Begründung S. 114 von A.D.H.G.B. 728 Abs. 2 nicht abweichen will, sind die Worte „bis zu dem Werte, welchen die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung haben“ weggefallen; s. dazu Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 379 f. unter 2 c.

[4] Über § 694 Abs. 2 s. oben S. 377 und unten S. 381, über § 731 Abs. 1 oben S. 377 f.

[5] Prot. VIII 4062 f., 4128. Vgl. auch Lewis, Seerecht[2] II 33, 98 (Boyens II 455, 549 f.).

[6] Vgl. zum Folgenden Wagner I 233 ff.

Digitized by Google

und Pfandrecht selbst schon die einzelnen Güter je für sich ergreifen (§ 725, s. oben S. 358). Bei der Bodmerei wirkt die solidarische Haftung der zusammen verbodmeten Gegenstände auf die persönliche Haftung des Empfängers nicht in der Art zurück, dafs die Mithaftung anderer Gegenstände einen Grund zur Minderung seiner Haftung abgäbe. Dagegen haftet der Empfänger von Gütern, auf denen ein Pfandrecht wegen Bergungs- oder Hilfskostenschuld lastet, wenn mit den an ihn ausgelieferten Gütern zusammen noch andere Gegenstände geborgen oder gerettet worden sind, nicht über den Betrag hinaus, der bei einer Verteilung der Kosten über sämtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt[1].

Die Umstände, nach denen sich der Umfang der persönlichen Haftung des Empfängers bestimmt, gehören teilweise zur Zeit ihrer Geltendmachung der Vergangenheit an und sind zum anderen Teile nur hypothetischer Art. Dafs der Gläubiger ohne die Auslieferung seine Befriedigung aus den Gütern hätte erlangen können, wird im Einzelfalle nicht selten ebenso schwer zu beweisen sein, wie das Gegenteil. Von der Verschiebung der Beweislast wird daher hier besonders leicht der Ausgang des Rechtsstreits abhängig sein. Würde es sich um eine Frage de lege ferenda handeln, so müfste die Antwort zu Gunsten des Gläubigers ausfallen. Einmal, weil die Haftung des Empfängers auf seinem den Gläubiger gefährdenden, wenn auch nicht rechtswidrigen, Handeln beruht, sodann, weil er besser als der Gläubiger imstande ist, sich über den Wert der Güter zur Zeit der Auslieferung und über Art und Umfang der zu dieser Zeit auf ihnen lastenden Pfandrechte zu unterrichten. De lege lata aber kann nach deutschem Rechte gegenüber dem vom Gläubiger erbrachten Nachweise seines Pfandrechts an den vom Empfänger in Kenntnis der Belastung angenommenen Gütern nicht vom Empfänger der Beweis dafür gefordert werden, dafs der Gläubiger aus den Gütern im Falle der Nichtauslieferung seine Befriedigung nicht erlangt haben würde. Hierfür spricht schon der Wortlaut der gesetzlichen Vorschriften, die dem Empfänger nicht eine an sich unbeschränkte, nur unter bestimmten Voraussetzungen begrenzte Haftung auferlegen[2], sondern ihn von vorn-

[1] § 753 Abs. 3, vgl. Prot. VIII 4146 f., 4228.

[2] S. dagegen Skandinavien 280, dazu schwed. Mot. S. 197, dän. Mot. S. 147[2] (s. schon Matzen, Beil. II zu Forhandlingerne paa det fjerde nordiske Juristmøde S. 49 f.), norw. Mot. 359 (hier unter dem Gesichtspunkte der Teilnahme des Empfängers an der Rechtsverletzung des Schiffers).

Digitized by Google

herein, wenn überhaupt, so nur in gewissem Umfange haftbar werden lassen. Sie können nicht so verstanden werden, als enthielten sie die nicht versehentlich fehlende Bestimmung, welche je für einen Fall der beschränkt persönlichen Haftung des Reeders und des Schiffers die Beweislast zu Gunsten des Gläubigers umgestaltet wird (§§ 694 Abs. 2, 774 Abs. 2, hierzu oben S. 289). Wenn die Weglassung dieser Vorschrift im § 752 den Schiffer bei der Auslieferung der mit Rettungskosten belasteten Güter günstiger stellen soll, als bei der Auslieferung verbodmeter Güter[1], kann ihr Fehlen in den Bestimmungen über die Haftung des Empfängers nicht aufser Acht gelassen werden[2]. Daher wird dem Gläubiger, der diese Haftung geltend macht, jedenfalls der Beweis dafür aufzuerlegen sein, dafs der Wert der ausgelieferten Güter zur Zeit der Auslieferung zur Deckung seiner Forderung ausgereicht haben würde. Darüber hinauszugehen zwingt der Wortlaut des Gesetzes um so weniger, als der Hinweis auf die gesetzliche Rangordnung, den die Vorschriften über die beschränkt persönliche Haftung des Reeders enthalten[3], den Bestimmungen über die gleichartige Haftung des Empfängers fehlt. Behauptet dieser, dafs zur Zeit der Auslieferung dem Rechte des klagenden Gläubigers vorgehende Pfandrechte an den Gütern bestanden hätten, oder dafs eine nach der Auslieferung eingetretene Wertverringerung der Güter auch ohne die Auslieferung eingetreten sein würde, so hat er den Beweis hierfür zu erbringen[4].

Die beschränkt persönliche Haftung des Empfängers tritt ebenso, wie die des auslieferndn Schiffers, nicht an die Stelle, sondern an die Seite der von ihrem Eintritt unberührt bleibenden Sachhaftung. Die Vorschrift, dafs der Empfänger insoweit hafte, als der Gläubiger bei unterbliebener Auslieferung aus den Gütern hätte befriedigt werden können, will nur einen Mafsstab für den Umfang der Haftung schaffen, nicht auch deren Eintritt an die Bedingung knüpfen, dafs der Gläubiger infolge der Auslieferung aus den Gütern nicht oder nicht ganz befriedigt werden könne. Insbesondere ist daher die Geltendmachung der beschränkt per-

[1] Vgl. die oben S. 377 Anm. 3 angeführten Stellen.

[2] A. M. Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 115 und Schaps, Anm. 6 zu § 697 (nicht auch die von diesem sonst Angeführten, vgl. unten Anm. 4).

[3] §§ 771 Abs. 4 u. 5, 773, 774 Abs. 1, 775 Abs. 3, s. auch 777 Abs. 2.

[4] Vgl. auch Lewis, Seerecht[2] II 33; Schröder bei Endemann S. 258; Boyens II 455; Brodmann S. 115 (Anm. 2 zu § 697); Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 379 f.

Digitized by Google

sönlichen Haftung seitens des Gläubigers nicht durch seinen vorgängigen Versuch bedingt, aus den Gütern Befriedigung zu erlangen[1]. Wenn hiernach die beschränkt persönliche Haftung des Empfängers nicht auf dem Gedanken einer Schadensersatzpflicht beruhen kann, so ist es vollends verkehrt, eine Förderung ihres Verständnisses von der Fiktion eines zwischen dem Empfänger und dem durch den Schiffer vertretenen (!) Gläubiger geschlossenen Vertrages[2] zu erwarten. Die beschränkt persönliche Haftung des Empfängers soll den Gläubiger gegenüber der ihm durch die Auslieferung erwachsenen Gefährdung seiner Befriedigung sicherstellen. Sie ist nur dem um das Bestehen der Sachhaftung wissenden Empfänger auferlegt, weil nur er in der Lage ist, ihr durch Tilgung der Schuld bei der Empfangnahme zu entgehen. Hierzu aber soll ihm das Inaussichtstehen der persönlichen Haftung als Antrieb dienen[3].

Die beschränkt persönliche Haftung des Empfängers tritt nicht nur zu der fortdauernden Sachhaftung, sondern auch zu der durch die Auslieferung entstehenden, beschränkt persönlichen Haftung des Schiffers hinzu. Für die eine Bodmerei-, Haverei-, Rettungskostenschuld bestehen dann eine Sachhaftung und zwei beschränkt persönliche Haftungen. Zu ihnen kommt noch die unbeschränkt persönliche Haftung des Reeders, wenn auf dessen Anweisung der Schiffer die mit dem Seepfandrecht belasteten Güter ausgeliefert hat[4]. Es kann somit auch hier (vgl. oben S. 311 f.) auf Grund

---

[1] Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 161, 168 Anm. 55; Schröder, Z. f. H.R. XXVII 298. Mit Unrecht läßt Schröder bei Endemann S. 257 f. (s. auch Gareis und Fuchsberger Anm. 44 zu Art. 698; Burchard, Bergung und Hülfeleistung, S. 197 Z. 11 v. o.) den Empfänger verbodmeter Güter dem Gläubiger, „soweit dieser aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, für den Ausfall" haftbar werden, und meint er (S. 283), für den Empfänger havereipflichtiger Güter „werde" unter den Voraussetzungen des Art. 728 (= § 726) Abs. 2 „die unpersönliche Haftung zu einer beschränkt persönlichen". Ebenso bereits Koch, A.D.H.G.B. Anm. 56 zu Art. 698, Anm. 65 zu Art. 728, Anm. 19 zu Art. 755.

[2] In der Nürnberger Konferenz ist mehrfach die Anschauung zutage getreten, in der Annahme der Güter durch den Empfänger liege seine Erklärung, haften zu wollen (Prot. VIII 4057, 4127). Diese Anschauung, die auch dort nicht ohne Widerspruch geblieben ist (Prot. VIII 4128), hat Hauser, Z. f. H.R. XII 112 f. seiner im Texte erwähnten Konstruktion zugrunde gelegt.

[3] Prot. VIII 4058.

[4] §§ 695, 731 Abs. 2, 752 Abs. 2, Prot. V 2547 f., 2616, 2628, VIII 4055, 4228; Wagner I 369 f.; Boyens I 319 f. Nach B.Sch.G. 99 Abs. 2 haftet der Schiffer, der auf Anweisung des Schiffseigners mit Bergungs- und Hilfskosten

Digitized by Google

besonderer seerechtlicher Vorschriften für dieselbe Forderung eine Mehrheit von verschieden gearteten Haftungen bestehen, welche durch ihre Beziehung auf dieselbe Schuld mittelbar auch mit einander in Verbindung gesetzt sind. Die Frage, ob und inwieweit die Realisierung einer dieser Haftungen für den unmittelbar Betroffenen Regreſsansprüche gegen andere Haftende entstehen läſst, ist zunächst nach den unter den Beteiligten etwa bestehenden, besonderen Rechtsverhältnissen zu beantworten[1]. In Ermangelung von solchen wird auf die beschränkt persönlichen Haftungen des Schiffers und des Empfängers die Vorschrift des B.G.B. 426 anzuwenden sein, nach welcher Gesamtschuldner im Verhältnisse zueinander zu gleichen Anteilen verpflichtet sind[2]. Zu Gunsten des Schiffers darf dies aber nur insoweit gelten, als dadurch nicht eine ungerechtfertigte Bereicherung des etwa aus der Anordnung der Auslieferung haftenden Reeders auf Kosten des Empfängers herbeigeführt wird.

IV. Wie ein Schiffsgläubigerrecht am eigenen Schiffe, so kann auch ein Ladungsgläubigerrecht an der eigenen Ladung entstehen. So namentlich, wenn der Reeder zugleich Ladungsinteressent ist,

---

belastete Güter ausgeliefert hat, nur unter den Voraussetzungen des § 7 Abs. 2 Satz 2 beschränkt persönlich. Im § 91 ist ihm die beschränkt persönliche Haftung wegen Auslieferung havereipflichtiger Güter ohne einen dem § 99 Abs. 2 entsprechenden Hinweis auf § 7 Abs. 2 u. 3 auferlegt. Mittelstein, B.Sch.R. I 381 Anm. c und Förtsch[2] S. 287 Anm. 2 lassen sie deshalb schlechthin auch dann Platz greifen, wenn der Schiffer auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Nach beiden haftet aber neben dem Schiffer auch hier der Schiffseigner persönlich, d. h. also auf Grund des doch ebenfalls im § 91 abweichend vom § 99 nicht erwähnten § 7 Abs. 3. Wenn man (mit der Begründung S. 115) den als selbstverständlich anwendbar im § 91 nicht genannten § 7 Abs. 3 auf den Fall der Haverei anwendet, wird man auch seinen Abs. 2 anzuwenden haben im Hinblick auf die Äuſserung der Begründung, die persönliche Haftung des Schiffers aus § 91 entspreche den allgemeinen Grundsätzen über seine Haftung für sorgfältige Ausführung der Dienstobliegenheiten. Ein sachlicher Grund für die verschiedene Behandlung der beiden Fälle der §§ 91 und 99 ist nicht erkennbar.

[1] So, wenn der Schiffer sich bei der Auslieferung der Güter Schadloshaltung durch den Empfänger ausbedungen hat, vgl. Boyens II 455; ferner im Verhältnis zwischen dem Reeder und dem Schiffer, der auf sein Geheiſs die Güter ausgeliefert hat (H.G.B. 695, 731 Abs. 2, 752 Abs. 2).

[2] Allerdings sind Schiffer und Empfänger nicht Schuldner in der Art des § 421 B.G.B., und § 426 gilt daher nicht ohne weiteres für sie. Seiner Anwendung steht aber nichts im Wege, da das B.G.B. Schuld und Haftung nicht unterscheidet und für den Fall der Haftung mehrerer Bürgen im § 774 Abs. 2 den § 426 maſsgebend sein läſst.

Digitized by Google

und die Voraussetzungen gegeben sind, unter denen ein vom Ladungsinteressenten verschiedener Reeder eine durch seerechtliches Pfandrecht an den Gütern gesicherte Forderung gegen den Ladungsinteressenten erlangen würde. Es wird z. B. dem Schiffe, auf welchem der Reeder Güter für eigene Rechnung befördert, ein Schaden unter den Voraussetzungen der grofsen Haverei zugefügt. Die Erwägungen, welche zu der Anerkennung des Schiffsgläubigerrechts am eigenen Schiffe führen mufsten (oben (S. 314 ff.), treffen auch für das Ladungsgläubigerrecht entsprechend zu.

Digitized by Google

Drittes Buch.

Schuldverhältnisse des Seerechts.

Digitized by Google

Erster Abschnitt.

Allgemeines. Verjährung. § 30.

I. Unter den Schuldverhältnissen des Seerechts sind die aus dem Seehandelsverkehr erwachsenden Schuldverhältnisse zu verstehen, für welche besondere ihm eigentümliche Rechtssätze zur Entwickelung gelangt sind. Überwiegend handelt es sich um Schuldverhältnisse aus Verträgen, daneben um solche aus unerlaubten Handlungen und anderen Rechtsgründen. Unter den auf Vertrag beruhenden Schuldverhältnissen nehmen wiederum die erste Stelle die durch Arbeitsvertrag begründeten ein d. h.[1] durch gegenseitigen obligatorischen Vertrag, dessen Gegenstand die Leistung von Arbeit durch den einen Teil und die Leistung von Entgelt durch den anderen bildet. Neben Arbeitsverträgen kommt nur noch der Bodmereivertrag in Betracht, der einen besonderen Fall des Darlehensvertrages bildet[2]. Die Arbeitsverträge dienen teils dazu, dem Reeder die für den Erwerb durch die Seefahrt erforderliche Arbeitskraft anderer Personen zu verschaffen (Dienst- und Heuerverträge), teils schaffen sie — wenn auch nicht ausschliefslich sie — die rechtliche Grundlage für den Erwerb durch die Seefahrt selbst (Fracht-, Schlepp-, Reise-, Bergungsverträge). Als Gegenstand des von ihm betriebenen gewerblichen Unternehmens machen die Verträge der zweiten Gruppe den Reeder zum Kaufmann, sei es ohne weiteres auf Grund von H.G.B. 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 5, sei es unter den Voraussetzungen von H.G.B. 2. Ist der Reeder Kaufmann, so sind die zum Betriebe seines Handelsgewerbes gehörigen Geschäfte beider Gruppen Handelsgeschäfte (H.G.B. 343 Abs. 1). Darüber hinaus sind Fracht-, Schlepp- und Reiseverträge auch dann Handelsgeschäfte, wenn sie von einem Kaufmann im Betriebe seines ge-

[1] Vgl. Lotmar, Arbeitsvertrag I 32.

[2] Über die Ausscheidung des Versicherungsvertrages s. Wagner I 3.

Digitized by Google

wöhnlich auf andere Geschäfte gerichteten Handelsgewerbes geschlossen werden (§ 343 Abs. 2)[1].

Eigentümliche Vorschriften, die für einen gröfseren Kreis seerechtlicher Schuldverhältnisse gelten und deshalb als allgemeine Vorschriften des seerechtlichen Obligationenrechts bezeichnet werden können, bestehen in dreifacher Beziehung. Für seerechtliche Schulden haftet in weitem Umfange nur das regelmäfsig zum Vermögen des Schuldners gehörende Seevermögen: es greift reine Sachhaftung, nicht persönliche Haftung des Schuldners Platz. Seerechtliche Gläubiger sind wegen ihrer Forderungen in weitem Umfange durch ein gesetzliches Pfandrecht am Seevermögen gesichert. Ansprüche aus seerechtlichen Schuldverhältnissen unterliegen in weitem Umfange einer besonderen, kurzen Verjährung. Die danach sich ergebenden drei Gruppen von Rechtssätzen stehen in innerer Beziehung zu einander, aber doch selbständig sich gegenüber. Das gesetzliche Pfandrecht am Seevermögen ist den Gläubigern, denen dieses ausschliefslich haftet, zur Ausgleichung der mit der reinen Sachhaftung verbundenen Nachteile gewährt. Aber es schützt den Gläubiger auch gegen Gefahren, denen er (z. B. wegen der schwierigen Realisierung der Forderung gegenüber dem ausländischen Schuldner) auch bei persönlicher Haftung ausgesetzt wäre, und es ist daher dem Gläubiger unter Umständen auch neben solcher Haftung eingeräumt. Auch die kurze Verjährung seerechtlicher Ansprüche gründet sich in erster Linie auf die Belastung des Seevermögens mit den gesetzlichen Pfandrechten der Seegläubiger. Sie bezweckt diese dem Verkehr schädliche Belastung nicht länger, als unbedingt nötig, wirken zu lassen. Aber sie verfolgt diesen Zweck auf einem weiterführenden Wege, indem sie dem obligatorischen Anspruch selbst für seine Geltendmachung eine kurze Frist setzt. Von der Sachhaftung und von den gesetzlichen Pfandrechten der Seegläubiger ist bereits in anderem Zusammenhange gehandelt

---

[1] Handelssachen im prozessualen Sinne d. h. zur Zuständigkeit der Kammern für Handelssachen gehörig sind nach G.V.G. 101 Nr. 3 f. die Schuldverhältnisse wie überhaupt die Privatrechtsverhältnisse des Seerechts ohne Rücksicht auf die Kaufmannseigenschaft der Parteien, vgl. Goldschmidt, System[4], S. 92. Dahin gehören z. B. alle Rechtsstreitigkeiten, in denen durch die Klage ein Anspruch von einem Nichtkaufmann gegen den Schiffer auf Grund des H.G.B. geltend gemacht wird. In demselben Umfange kann die Zuständigkeit des Reichsgerichts in Seerechtsstreitigkeiten nicht zu Gunsten eines obersten Landesgerichts ausgeschlossen werden; vgl. E.G. z. G.V.G. § 8 Abs. 2, R.G. v. 12. VI. 1869 § 13 Nr. 3 f (R.G.Bl. S. 204).

Digitized by Google

worden[1]. An dieser Stelle ist daher nur noch die Verjährung ins Auge zu fassen.

II. Die Vorschriften über die seerechtliche Verjährung sind in dem letzten Abschnitte des H.G.B. enthalten. Sie beziehen sich, von den hier nicht interessierenden Forderungen aus dem Versicherungsvertrage (§ 905) abgesehen, auf zwei Gruppen von Forderungen. Die §§ 901—903 beschäftigen sich mit der Verjährung der „im § 754 Nr. 1—9 aufgeführten Forderungen". § 904 regelt die Verjährung für „die auf den Gütern wegen der Bodmereigelder, der Beiträge zur grofsen Haverei und der Bergungs- und Hilfskosten haftenden Forderungen sowie die wegen dieser Gelder, Beiträge und Kosten begründeten persönlichen Ansprüche". Die Forderungen der ersten Gruppe sind dieselben, die nach § 754 die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, mit Ausnahme nur der daselbst unter Nr. 10 aufgeführten Forderungen der Berufsgenossenschaft und der Versicherungsanstalt[2]. Auch die nach § 901 Satz 2 Nr. 2 hinsichtlich der Dauer der Verjährung einer Ausnahmevorschrift unterstehenden Entschädigungsforderungen aus dem Zusammenstofse von Schiffen fallen unter diese Vorschrift nur insoweit, als sie nach § 754 Nr. 9 die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren. Die Forderungen der zweiten Gruppe sind dieselben, welche die Rechte eines Ladungsgläubigers gewähren (§ 777 Abs. 1) mit Ausnahme nur der auf dem Frachtvertrage beruhenden Forderungen des § 614[3]. Auch sie unterliegen der besonderen seerechtlichen Verjährung nur insoweit, als sie die Rechte eines Ladungsgläubigers gewähren[4]. Somit fallen unter die §§ 901 und 904 zwar nicht alle Forderungen, aber doch nur solche Forderungen, mit denen ein seerechtliches Pfandrecht am Schiffe oder an der Ladung verbunden ist[5]. Vornehmlich um dieser Pfand-

[1] Wagner I §§ 22 f., 31 f., oben §§ 10, 18—26, 28 f.

[2] Die Ansprüche der Berufsgenossenschaft auf rückständige Beiträge verjähren, soweit nicht eine absichtliche Hinterziehung vorliegt, in zwei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahrs, in dem sie zu zahlen waren (SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 § 111 Abs. 3); die Ansprüche der Versicherungsanstalt auf rückständige Beiträge verjähren binnen zwei Jahren nach der Fälligkeit (Inv. Vers.G. v. 13. VII. 1899 § 168, anders G. v. 22. VI. 1889 § 137).

[3] Vgl. über sie oben S. 364. S. auch zu B.Sch.G. (ä. F.) 118 Nr. 8 R.G. in Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 43.

[4] Vgl. Lewis, Seerecht[2] II 516.

[5] Gareis, Das deutsche Handelsrecht[7], S. 702 lehrt: „In einem Jahre verjähren die nicht besonders ... ausgenommenen seerechtlichen Forderungen

Digitized by Google

rechte willen ist die kurze Verjährung überhaupt geschaffen worden[1].

Die besonderen seerechtlichen Vorschriften über die Verjährung der genannten Forderungen beziehen sich vornehmlich auf deren Dauer und Beginn. Für die Schiffsgläubigerforderungen bestimmt aufserdem § 902[2], dafs die nach § 901 eintretende Verjährung sich zugleich auf die persönlichen Ansprüche bezieht, die dem Gläubiger etwa gegen den Reeder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen. Für diese Ansprüche schafft das Gesetz nicht eine selbständige Verjährung von gleicher Dauer wie die des § 901. Es knüpft vielmehr an den Eintritt der letzteren als weitere Wirkung die Verjährung auch der im § 902 bezeichneten Ansprüche. Die Verjährung des § 902 ist also nur eine Begleitwirkung der Verjährung des § 901[3]. Durch diese Anschlufsverjährung wird die selbständige Verjährung der Ansprüche des § 902 nur insoweit berührt, als nach Eintritt der einen für die andere kein Raum mehr ist. Im übrigen stehen sie unabhängig neben einander. Der An-

---

insgesamt; in einem Jahre verjähren auch (sic!) die Forderungen der Schiffsgläubiger . . .“ Einer Widerlegung bedarf dies nicht.

[1] S. oben S. 246, ferner Hans. G.Z. VII (1886) S. 62, Wagner I 230. Die allgemeinen Erwägungen, die für kurze Verjährung seerechtlicher Forderungen sprechen (s. schon c. 2 C. XI 5), sind gegenüber der Rücksichtnahme auf die gesetzlichen Pfandrechte im Entstehungsstadium des Gesetzes allmählich in den Hintergrund getreten. Vgl. preufs. Entw. II 689 ff., Mot. 368, Prot. VI 2948, 2954, 2958 ff., 2963, 2972, VIII 4202. Im Gesetze ist die veränderte Auffassung nicht mit genügender Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht worden. Von der durch sie verdrängten legen andererseits noch die Vorschriften des § 905 Zeugnis ab. Die fremden Rechte regeln der Mehrzahl nach die seerechtliche Verjährung als eine nicht nur im Hinblick auf die Privilegien der Gläubiger abgekürzte Verjährung der Forderungen oder der Klagen, so Frankreich 431 ff. (s. schon Ord. de la mar. I 12), Holland 741 ff., Chile 1313 ff., Belgien 235 f., Italien 915 ff., Spanien 951 ff., Argentinien 852 ff. Nach manchen von ihnen steht hinter der besonderen Verjährung einzelner privilegierter Forderungen eine allgemeine, abgekürzte Verjährung der seerechtlichen (Chile 1318: 5 Jahre) oder überhaupt der handelsrechtlichen Forderungen (Italien 917, Argentinien 846, Mexiko 1047: 10 Jahre). Übrigens dürfen bei der Würdigung der Verjährungsvorschriften auch die fins de non-recevoir (Frankreich 435 f., Belgien 232 ff. u. a.) und die besonderen Endigungsgründe der Privilegien (s. oben S. 269 f., auch Holland 745 vergl. mit 743) nicht aufser acht bleiben.

[2] Vgl. Prot. VI 2966 f., Entw. I. Lsg. 672 Abs. 1, Prot. VIII 4202, A.D.H.G.B. 907.

[3] R.G.C.S. XXXVI Nr. 30, s. auch schon O.L.G. Rostock bei Seuffert XXXIX Nr. 41 a. E.; unrichtig Schröder bei Endemann S. 319 Text zu Note 3.

Digitized by Google

spruch kann daher nach § 902 verjährt sein, auch wenn seine selbständige Verjährung noch nicht vollendet sein könnte. Wie aber die Verjährung des § 902 unmittelbar als Wirkung derjenigen des § 901 eintritt, so können sich ihr auch etwaige Hindernisse nur durch Vermittelung des § 901 entgegenstellen. Namentlich wird durch Erhebung der Klage auf Befriedigung oder Feststellung des persönlichen Anspruchs zwar dessen selbständige Verjährung unterbrochen, nicht aber auch der Eintritt der Anschlufsverjährung für ihn verhindert[1]. Für die Ladungsgläubigerforderungen des § 904 fehlt es an einer Vorschrift, die mit der Deutlichkeit des § 902 eine Anschlufsverjährung der persönlichen Ansprüche statuierte. Da aber jene Forderungen durchweg nur mit Sachhaftung verbunden sind, und die persönlichen Ansprüche des § 904 Abs. 1 denen des § 902 (s. unten S. 394 f.) entsprechen, wird ihre Verjährung nach § 904 als Anschlufsverjährung im Sinne des § 902 anzusehen sein. Die Vorschriften über diese müssen deshalb auch auf diejenigen Forderungen entsprechend angewendet werden, mit denen in Ermangelung gesetzlicher Bestimmungen Schiffs- oder Ladungsgläubigerrechte im Wege der Analogie zu verbinden sind (s. oben S. 217, 346 f.).

III. Den Gegenstand der seerechtlichen Verjährung bilden die in den §§ 901 und 904 genannten „Forderungen". Die übereinstimmende Ausdrucksweise des A.D.H.G.B. ist mit der Terminologie des B.G.B. nicht in Einklang gebracht worden[2]. Der Sache nach handelt es sich aber bei der Verjährung der Forderungen im Sinne der §§ 901 ff. um eine Anspruchsverjährung im Sinne des B.G.B. Die Ungenauigkeit des Ausdrucks kann ein Bedenken hier-

[1] Das Reichsgericht (s. S. 390 Anm. 3, zustimmend Mittelstein, B.Sch.R.² I 449; Loewe-Makower Anm. 1 zu § 902; Brodmann S. 233 Anm. 2 zu § 902) vertritt die entgegengesetzte Meinung: der infolge der Rechtshängigkeit gegen die für ihn geltende, selbständige Verjährung unempfindliche, persönliche Anspruch müsse um so mehr unempfindlich sein gegen eine blofs abgeleitete Verjährung. Der Schluſs ist aber nicht zwingend. Denn die Anschlufsverjährung ist im Verhältnis zu der selbständigen Verjährung des persönlichen Anspruchs nicht ein minus, sondern ein aliud.

[2] Vgl. dagegen H.G.B. 159, 414, 439 (s. auch 423, 470) mit A.D.H.G.B. 146, 386, 408 (s. auch 172, 349). Dafs auch das A.D.H.G.B. sich nicht gleichmäfsig ausdrückte, indem es regelmäfsig von der Verjährung der Klagen, in Art. 906 ff. aber von der der Forderungen sprach (s. dazu Prot. VIII 4206), übersehen die Mot. z. Entw. e. B.G.B. I 290 Anm. *. — In §§ 902, 904 dient das Wort „Ansprüche" nur als Gegensatz zu dem vorher gebrauchten „Forderungen" dazu, den persönlichen Ansprüchen die Eigenschaft selbständiger Forderungen abzuerkennen.

Digitized by Google

gegen um so weniger erwecken, als gelegentlich auch das B.G.B. selbst von einer verjährten Forderung spricht (§ 390 Satz 2; s. auch E.G. z. B.G.B. Art. 42 III § 8)[1]. Gerade im Hinblick auf die Vorschrift von B.G.B. 390 Satz 2 ist Art. 911 des A.D.H.G.B. in das geltende H.G.B. nicht übernommen worden. Die in A.D.H.G.B. 909 geregelte Verjährung der auf den Gütern wegen der Fracht mit Nebengebühren und Auslagen haftenden Forderungen ist in den § 904 H.G.B. nicht übergegangen, weil sie durch eine Vorschrift des B.G.B. (§ 196 Nr. 3) über die Anspruchsverjährung unnötig geworden zu sein schien[2]. Auch unterliegt es keinem Zweifel, dafs die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die Anspruchsverjährung auf Grund des E.G. z. H.G.B. Art. 2 zur Ergänzung derjenigen des H.G.B. über die Verjährung seerechtlicher Forderungen zur Anwendung zu kommen haben[3]. Das ist aber sowohl für die einer besonderen Verjährung nicht unterliegenden, seerechtlichen Forderungen von Bedeutung, als auch für die ihr durch §§ 901 ff. unterworfenen hinsichtlich der wichtigen vom H.G.B. nicht geregelten Fragen der Hemmung[4], Unterbrechung[5] und Wirkung[6] der Verjährung, sowie des der Privatautonomie eingeräumten Spielraums[7].

Mit dem Vorstehenden ist bereits die neuerdings vertretene Ansicht abgelehnt, es handle sich bei der Verjährung des H.G.B. 901 ff. in Wahrheit um ein Erlöschen der gesetzlichen Pfandrechte

---

[1] Auch B.Sch.G. 117 (Nr. 2, 6, 7) läfst nach wie vor die Forderungen verjähren, während im G. betr. die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften sogar die Verjährung der Klage stehen geblieben ist (§§ 74, 123 R.G.Bl. 1898 S. 827, 838).

[2] Es ist bezeichnend, dafs die Denkschr. S. 288 bei dieser Gelegenheit von der Verjährung der „Forderungen" der Eisenbahnunternehmungen usw. nach B.G.B. 196 Nr. 3 spricht.

[3] Entsprechende Anwendung läfst sie auch Lüerssen finden, der (s. S. 393 Anm. 1) die Verjährung der §§ 901 ff. nicht als solche anerkennt.

[4] Vgl. Prot. VI 2962 f.

[5] Prot. VIII 4205. Vgl. R.G.C.S. XXXVI Nr. 30, Boyens I 192 gegen H.G.Z. VII (1874) Nr. 64 und Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 281 f. Die Streitfrage des hamburgischen Rechts betreffs der Unterbrechung durch aufsergerichtliche Mahnung, welche mit dem hans. O.L.G. (s. Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 163 Anm. 64) in bejahendem Sinne zu beantworten war, ist nunmehr fortgefallen.

[6] Vgl. Prot. VI 2970 ff., Entw. I. Lsg. 672 Abs. 2, Prot. VIII 4208 ff., A.D.H.G.B. Art. 911, über dessen Wegfall im H.G.B. Denkschr. S. 288.

[7] B.G.B. 225; s. dagegen für das frühere Recht H.G.Z. 1874 S. 302, für das französische Rev. XV 43 f.

Digitized by Google

durch Nichtausübung[1]. Es ist von vornherein nicht anzunehmen, dafs das Gesetz von einer Verjährung der Forderungen spräche, wo es an ein Erlöschen der sie sichernden Pfandrechte dächte. Eine Verwechselung von Dingen so verschiedener Art wird dem Gesetze um so weniger zugetraut werden dürfen, als seine Vorschriften ihre Fassung auf Grund eingehender Beratung erhalten haben[2]. Die gegenteilige Annahme würde dazu führen, dafs das Gesetz in den §§ 901 ff. das Wort Verjährung in wechselnder Bedeutung verwendet habe. Denn zum mindesten im § 905 kann es nur im Sinne einer Verjährung obligatorischer Ansprüche verstanden werden, weil mit den dort geregelten Forderungen aus dem Versicherungsvertrage ein gesetzliches Pfandrecht überhaupt nicht verbunden ist. Das A.D.H.G.B. regelte im Art. 911 die Wirkung der Verjährung für alle nach den Art. 906—910 (= §§ 901—905) verjährten Forderungen. Es bestimmte, dafs sie auch im Wege der Kompensation oder sonst als Gegenforderungen nicht geltend gemacht werden könnten, wenn sie zur Zeit der Entstehung der anderen Forderung bereits verjährt gewesen seien. Diese Vorschrift würde auch inhaltlich auf die Fälle der Artikel 906 und 909 (= §§ 901 und 904) nicht gepafst haben, wenn diese ein Erlöschen von Pfandrechten geregelt hätten. Unerheblich ist, dafs das geltende H.G.B. 390 eine dem Art. 911 entsprechende Vorschrift nicht enthält. Denn dies beruht nur darauf, dafs nun die allgemeine Bestimmung des B.G.B. eingreift, die ebenfalls nur auf verjährte Forderungen, nicht auf erloschene Pfandrechte Anwendung duldet. Dafs auch im übrigen die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die Anspruchsverjährung zur Ergänzung derjenigen des H.G.B. über die seerechtliche Verjährung heranzuziehen sind, ist schon erwähnt worden (oben S. 392). Ihre entsprechende Anwendung auf das durch Nichtausübung erlöschende Pfandrecht wäre nur zum Teil möglich[3].

[1] Diese Ansicht vertritt Lüerssen, Schiffsgläubigerrecht, S. 54 ff.; vgl. auch Cosack, Handelsrecht[6], § 34 Nr. XI. Die von Lüerssen S. 56 Anm. 4 angeführten Entscheidungen (s. oben S. 390 Anm. 3) sprechen nur von einer Verjährung des dinglichen Anspruchs. Schröder bei Endemann S. 319 handelt unter der Überschrift „Die Verjährung der Pfandrechte" von der Verjährung der Forderungen. Dafs die Fristen des Art. 906 (= § 901) „mehr" die rechtliche Natur der Präklusivfristen haben, meint Koch Anm. 2 zu Art. 906 (vgl. Anm. 7 zu Art. 908).

[2] Vgl. namentlich Prot. VI 2964 (Ablehnung des Antrags, „das Pfandrecht" der Schiffs- und Ladungsgläubiger in einem Jahre verjähren zu lassen).

[3] Lüerssen S. 56 meint dagegen, es stünde dieser Anwendung selbstverständlich nichts im Wege.

Digitized by Google

So würde eine Erleichterung seines Erlöschens nach Maßgabe von B.G.B. 225 Satz 2 nicht zugelassen werden können. Eine weitere Verschiedenheit ergäbe sich daraus, daß die erfolgte Verjährung eines Anspruchs vom Verpflichteten geltend gemacht werden muß, um vom Richter berücksichtigt zu werden, während das durch Nichtausübung erloschene Pfandrecht von Amtswegen als nicht mehr bestehend zu behandeln wäre.

IV. Wenn hiernach die seerechtliche Verjährung als ein eigentümlich gearteter Fall der Anspruchsverjährung betrachtet werden muß, so ist doch die Frage, welche Ansprüche von ihr betroffen werden, nicht leicht zu beantworten. Das Reichsgericht erblickt in der vom § 901 geregelten Verjährung der im § 754 Nr. 1—9 aufgeführten Forderungen eine Verjährung nur der dinglichen Ansprüche der Schiffsgläubiger[1]. Es gründet seine Ansicht darauf, daß erst § 902 sich mit den persönlichen Ansprüchen der Schiffsgläubiger und zwar nur insoweit beschäftige, als er ihre Verjährung in Verfolg der nach § 901 eingetretenen Verjährung der als bedeutsamer angesehenen, dinglichen Ansprüche stattfinden lasse. Diese Begründung ist jedenfalls nicht ausreichend. Denn daraus, daß § 902 für die persönlichen Ansprüche eine unselbständige Verjährung schafft, folgt nicht, daß sie nicht auch der selbständigen Verjährung des § 901 unterliegen könnten[2]. Einer selbständigen Verjährung bedürfte es für sie ja ohnehin z. B. für den Fall, daß das Pfandrecht durch Verzicht oder sonst erloschen wäre. Die Frage würde also nur sein, ob hier das bürgerliche Recht oder § 901 Anwendung fände. Für ihre Beantwortung im letzteren Sinne spricht schon der Wortlaut des § 901. Es wäre mindestens auffallend, wenn dieser die Verjährung von Forderungen regelte, die persönlichen Ansprüche aber stillschweigend ausschlösse. Daß diese Forderungen mit Schiffsgläubigerpfandrechten verbunden sind, ist zwar ein wichtiger, aber nicht der einzige Grund für die Schaffung der besonderen Verjährung gewesen. Wo das Schiffsgläubigerrecht, wie bei den Forderungen der Schiffsbesatzung aus den Dienst- und Heuerverträgen, mit persönlicher Haftung des Schuldners verbunden ist, erscheint es nicht gerechtfertigt, die selbständige Verjährung des persönlichen Anspruchs lediglich den

[1] R.G.C.S. XXXVI Nr. 30, s. auch O.L.G. Rostock bei Seuffert XXXIX Nr. 41; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 449 Nr. 3a.

[2] Wegen der Verschiedenheit der beiden Verjährungen würde den Gesetzgeber auch nicht, wie Lüerssen S. 55 meint, der Vorwurf treffen, sich wiederholt zu haben.

Digitized by Google

Vorschriften des bürgerlichen Rechts zu unterstellen. Dies würde nicht nur hinsichtlich der Dauer der Verjährung (B.G.B. 196 Nr. 8 vgl. mit H.G.B. 901), sondern auch hinsichtlich ihres Beginns von Bedeutung sein. Denn die Verjährung, deren Beginn § 903 regelt, kann nur die Verjährung sein, deren Dauer § 901 geregelt hat. Es entspricht aber gewifs nicht der Meinung des Gesetzes, dafs für die persönlichen Ansprüche aus den Forderungen der Schiffsbesatzung die selbständige Verjährung nach Mafsgabe nicht des § 903 Nr. 1, sondern des B.G.B. 198 beginnen sollte. Zweifelhaft bleibt, ob Ansprüche dieser Art überhaupt der Anschlufsverjährung des § 902 unterliegen, oder ob diese nicht nur auf solche persönlichen Ansprüche beschränkt ist, die nicht der unmittelbare Ausflufs der im § 901 genannten Forderungen sind, sondern nur unter besonderen Umständen aus ihnen hervorgehen. Für diese einschränkende Auslegung liefsen sich die Entstehungsgeschichte des Gesetzes[1], die Ausdrucksweise des § 902 („etwa") und die Erwägung geltend machen, dafs die dem § 902 zu Grunde liegende Auffassung von dem Verhältnis der dinglichen und der persönlichen Ansprüche in der Hauptsache nur für accessorische persönliche Ansprüche zutrifft.

Was nun die Bedeutung der §§ 901 ff. für die Pfandrechte der Schiffs- und Ladungsgläubiger anbelangt, so kann darüber kein Zweifel bestehen, dafs das Gesetz von dem Eintritt der Verjährung in erster Linie eben die Pfandrechte betroffen wissen will[2]. Dem Gläubiger, der nach eingetretener Verjährung das Pfandrecht geltend macht, kann mittelst des Verjährungseinwandes Halt geboten werden. Die Vorschrift des B.G.B. 223 kommt für die seerechtlichen Pfandrechte, auch wenn sie zur Sicherung einer mit persönlicher Haftung des Schuldners verbundenen Forderung dienen, keinesfalls in Frage, weil dadurch der Zweck der besonderen Verjährungsvorschriften zum grofsen Teile vereitelt werden würde

[1] Persönliche Ansprüche, die unmittelbar aus den im § 901 genannten Forderungen sich ergeben, galten als in der ihm entsprechenden Vorschrift einbegriffen schon zu einer Zeit, wo an die Aufnahme des jetzigen § 902 noch nicht gedacht wurde; s. preufs. Entw. II 689 Abs. 1 vgl. mit 406 Abs. 2. Nur für die persönlichen Ansprüche, die nicht ohnehin bereits im Art. 689 aufgeführt seien (wie z. B. die Heuerforderungen), wurde in Art. 672 Abs. 1 des Entw. I. Lsg. die Anschlufsverjährung aufgenommen (Prot. VI 2967), die dann in dem besonderen Art. 907 A.D.H.G.B. (= H.G.B. 902) ihren Platz fand.

[2] Das ergibt sich schon aus § 902 in Verbindung mit der Tatsache, dafs „die nach § 901 eintretende Verjährung" in den Fällen der reinen Sachhaftung überhaupt nur dem Pfandrecht gegenüber von Wirkung sein kann.

Digitized by Google

(s. oben S. 246)[1]. Auch sonst sind die Verjährungsvorschriften des bürgerlichen Rechts, auf welche, wie gezeigt, in wichtigen Beziehungen zurückgegriffen werden mufs, nur insoweit anwendbar, als sich dies mit Zweck und Inhalt der besonderen Bestimmungen des Seerechts vereinigen läfst. Insofern die Geltendmachung des Pfandrechts im Wege der Klage zu erfolgen hat, wird als Gegenstand der besonderen seerechtlichen Verjährung der Anspruch des Gläubigers auf Duldung der Befriedigung aus dem Pfande anzusehen sein. Die Schwierigkeiten, die sich in dieser Beziehung für das nicht durch Klage zu realisierende Pfandrecht des Verfrachters früher ergeben mufsten (A.D.H.G.B. 909, 626), sind mit dessen Nichtaufnahme in H.G.B. 904 weggefallen. Die Ansprüche des Verfrachters unterliegen nur noch der Verjährung des bürgerlichen Rechts (B.G.B. 196 Nr. 3), die ihn nach B.G.B. 223 nicht hindert, seine Befriedigung aus dem Pfande zu suchen[2]. Allerdings wird ja auch das Havereipfandrecht an den beitragspflichtigen Gütern durch den Verfrachter nach Mafsgabe der für das Verfrachterpfandrecht geltenden Vorschriften ausgeübt. Die besondere seerechtliche Verjährung des § 904 beginnt aber erst zu laufen, wenn für diese Art der Geltendmachung kein Raum mehr ist (s. unten S. 399); sie kann daher ebenfalls als Verjährung eines dinglichen Anspruchs von dem bezeichneten Inhalt betrachtet werden. Wenn sich mithin die Verjährung der §§ 901 ff. hinsichtlich des Pfandrechts der Schiffs- und Ladungsgläubiger durchweg als Verjährung eines dinglichen Anspruchs auffassen läfst, so darf doch nicht verkannt werden, dafs auch bei dieser Anschauung nicht alle Schwierigkeiten restlos aufgehen (vgl. oben S. 297 Anm. 3). Nach B.G.B. 221 kommt die während des Besitzes des Rechtsvorgängers verstrichene Verjährungszeit dem Rechtsnachfolger nur dann zu statten, wenn die Sache, in Ansehung deren der dingliche Anspruch besteht, durch Rechtsnachfolger in den Besitz eines Dritten gelangt ist[3]. Für den dinglichen Anspruch der Schiffs- und Ladungsgläubiger kann diese Einschränkung nicht gelten. Seine Verjährung mufs der ihm Ausgesetzte ohne Rücksicht darauf

[1] Regelmäfsig wird allerdings in diesen Fällen im Hinblick auf die Verjährung des dinglichen Anspruchs nach H.G.B. 901 ein Zurückgreifen auf B.G.B. 223 unmöglich sein.

[2] Dafs und warum hieraus in der Regel für den Verkehr keine Schwierigkeiten erwachsen werden, ist oben S. 364 bemerkt worden.

[3] Vgl. hierzu Planck I[3] S. 363 ff.; andererseits Hölder, Kommentar z. Allgem. Teil des B.G.B. S. 446 f. und Dernburg, Bürgerl. Recht I § 181 Anm. 2.

Digitized by Google

geltend machen können, ob er durch Rechtsnachfolge in den Besitz des Pfandes gelangt ist oder nicht. Dafs in den Fällen der reinen Sachhaftung die vom Gesetze (§§ 901, 904) so genannte Verjährung der Forderungen sich in der Verjährung der dinglichen Ansprüche erschöpft, mufs als eine Unebenheit im Ausdrucke des Gesetzes mit in den Kauf genommen werden[1].

V. Die Verjährungsfrist beträgt für die in den §§ 901 und 904 genannten Forderungen im allgemeinen ein Jahr[2]. In zwei Jahren verjähren nach § 901 Satz 2[3] nur die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, wenn die Entlassung jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn erfolgt ist[4], und die aus dem Zusammenstofse von Schiffen hergeleiteten Entschädigungsforderungen[5]. Die Ausnahme gründet sich in dem ersten Falle auf die mit den räumlichen Verhältnissen verbundene Schwierigkeit, den Anspruch geltend zu machen[6], in dem zweiten auf die hier zuweilen obwaltende Schwierigkeit in der Beschaffung der Klagunterlagen[7]. Die Verjährung beginnt

---

[1] Von den Rechten des Pfandsystems scheiden die skandinavischen (§§ 283 f.) schärfer als das deutsche (s. auch oben S. 390 Anm. 1) zwischen dem Erlöschen der Forderungen und dem der Pfandrechte durch Nichterhebung der Klage, s. dazu Platou S. 707 f. Vgl. aber auch Japan 685, 575, 589, 618, 651.

[2] Die Verjährungsfrist von einem Jahre kann als die Regel für seerechtliche Forderungen betrachtet werden (s. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 281), die freilich in den fremden Rechten von zahlreichen und wichtigen Ausnahmen durchbrochen wird. Vgl. z. B. 6 Monate: Spanien 951 und Chile 1313 (Fracht- und Havariegrosse-Forderungen); 2 Jahre: Holland 744 (grofse Haverei), Spanien 953 (Zusammenstofs von Schiffen), Skandinavien 283 (Schadensersatzansprüche aufser wegen Verlustes oder Beschädigung von Ladung), Finnland 18 (Ansprüche gegen den Reeder mit beschränkter Haftung, vgl. aber dazu Finnland 14 und Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 279 Anm. 144); 3 Jahre: Spanien 954 (Seedarlehen), Belgien 235 (Seedarlehen, Schiffshypothek, Chartepartie, s. dazu Jacobs II nr. 978), Italien 920 (Seedarlehen und Schiffshypothek), Argentinien 850 (desgleichen); 5 Jahre: Frankreich 432 (Seedarlehen), Chile 1316 (Seedarlehen).

[3] Vgl. preufs. Entw. II 689, Prot. VI 2952, Entw. I. Lsg. 672, Prot. VIII 4201 f.

[4] Die Bemerkung Mittelsteins (Schiffsgläubigerrecht S. 162 Anm. 59) gegen Ehrenberg (Beschr. Haftung S. 279 Anm. 145) beruht auf Mifsverständnis.

[5] Hierzu O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XXVI (1905) S. 78[3].

[6] Seit Eröffnung des Suezkanals ist die gesetzliche Abgrenzung allerdings nicht mehr gerechtfertigt.

[7] Preufs. Mot. S. 368, Prot. VI 2968.

Digitized by Google

regelmäfsig mit dem Ablaufe des Jahres[1], in dem die Forderung fällig geworden ist (§§ 903 Nr. 4, 904 Abs. 2 a. E.)[2]. Von dieser Regel bestehen folgende Ausnahmen:

1. Die Verjährung beginnt in Ansehung der aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung[3] mit dem Ablaufe des Jahres, in dem das Dienst- oder Heuerverhältnis endet und, falls die Anstellung der Klage früher tatsächlich möglich und rechtlich zulässig[4] ist, mit dem Ablaufe des Jahres, in dem diese zwiefache Voraussetzung eintritt[5]. Das Recht, Vorschufs- und Abschlagszahlungen zu verlangen, kommt für den Beginn der Verjährung auch dann nicht in Betracht, wenn es alsbald im Klagewege geltend gemacht werden kann[6]. Von der Festsetzung des Verjährungsbeginns auf den Ablauf des betreffenden Jahres abgesehen wird das deutsche Recht im Ergebnis regelmäfsig mit den Rechten zusammentreffen, die das Ende der

[1] Nach A.D.H.G.B. Art. 908 Nr. 4, 909 Abs. 2: des Tages (Prot. VIII 4202); dazu Denkschr. S. 288. Übergangsfragen: E.G. z. B.G.B. 169 Abs. 1 Satz 2 (vgl. R.G. Hans. G.Z. 1902 Nr. 14), s. auch zu Norwegen 60 Abs. 3 Rev. XV 379 f. (Norweg. Höchstegericht).

[2] Das deutsche Recht steht allein damit, dafs es die seerechtliche Verjährung (vgl. B.G.B. 201) erst mit dem Ablaufe des Jahres beginnen läfst, in welches das im übrigen für ihren Beginn maßgebende Ereignis fällt. Dieses Ereignis ist der Eintritt der Fälligkeit der Forderung regelmäfsig auch nach Skandinavien 283 (vgl. 284 Satz 2), für Seedarlehen und Schiffshypothek nach Belgien 435, Italien 920, Argentinien 850. Nach Mexiko 1040 laufen die Fristen für die erlöschende Verjährung des Handelsrechts von dem Tage ab, an welchem die gerichtliche Klage erhoben werden kann. Im übrigen beginnt die Verjährung nach den fremden Rechten in gröfserem Umfange bereits mit der Entstehung der Forderung zu laufen, so namentlich für Ansprüche aus Lieferungen und Arbeiten für das Schiff (Frankreich 433, Holland 742, 741 Nr. 2, Spanien 952 Nr. 1, Chile 1316, Belgien 236, Italien 925, Argentinien 854), aus Bodmerei und Seedarlehen (Holland 743, Spanien 954, Chile 1316), Bergung und Hilfeleistung (Spanien 952 Nr. 3), Schadenszufügung im allgemeinen (Skandinavien 283, vgl. dazu unten S. 400 Anm. 1). Nach Finnland 18 (s. S. 397 Anm. 2) beginnt die Verjährung der Ansprüche gegen den nur mit Schiff und Fracht haftenden Reeder mit der Beendigung der Reise, aus der sie entstanden sind, in einem finnländischen Hafen, in dem die schliefsliche Löschung erfolgt.

[3] Das Gesetz verweist auf § 754 Nr. 3, vgl. dazu oben S. 209 f.

[4] Tatsächlich unmöglich ist die Klagerhebung, z. B. so lange sich das Schiff auf See befindet, rechtlich unzulässig ist sie unter der Voraussetzung des § 129 Seem.O.

[5] § 903 Nr. 1, Denkschr. S. 288; vgl. Berl. Prot. S. 168, Entw. II 689 Abs. 2, Prot. VI 2949 ff. A.D.H.G.B. 908 Nr. 1, s. auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 280.

[6] Darüber Prot. VI 2951 f.

Digitized by Google

Heuerreise für den Beginn der Verjährung mafsgebend sein lassen[1].

2. Die Verjährung beginnt in Ansehung der Forderungen wegen Beschädigung oder verspäteter Ablieferung von Ladungsgütern und Reisegut (§ 754 Nr. 7, 9) mit dem Ablaufe des Jahres, in dem die Ablieferung erfolgt ist, in Ansehung der Forderungen wegen Nichtablieferung von Gütern mit dem Ablaufe des Jahres, in dem das Schiff den Hafen erreicht, wo die Ablieferung erfolgen sollte und, wenn dieser Hafen nicht erreicht wird, mit dem Ablaufe des Jahres, in dem der Beteiligte sowohl hiervon als auch von dem Schaden zuerst Kenntnis erlangt[2]. Der Ablauf des Jahres, in dem die Ablieferung der Güter erfolgt, läfst die Verjährung auch für die Forderungen wegen der Beiträge von Schiff und Ladung zur grofsen Haverei beginnen (§§ 903 Nr. 2, 904 Abs. 2). Der Fall der Nichtablieferung der Güter wird vom Gesetze hier nicht berücksichtigt. Die für Forderungen wegen Nichtablieferung von Gütern getroffenen Bestimmungen können unbedenklich auf ihn angewendet werden, zumal da die Lücke nur einer versehentlichen, redaktionellen Änderung der in erster Lesung korrekt gefafsten Vorschrift ihren Ursprung verdankt[3].

3. Die Verjährung beginnt in Ansehung der nicht unter § 903 Nr. 2 fallenden[4] Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 754 Nr. 9) mit dem Ablaufe des Jahres, in dem der Beteiligte von dem Schaden Kenntnis erlangt hat. Nur

---

[1] Frankreich 433, Holland 741, Peru 1047, Belgien 236, ferner Skandinavien 284 (Aufhören des Dienstes), Chile 1315, Italien 924, Argentinien 853.

[2] § 903 Nr. 2, Denkschr. S. 288; vgl. Prot. VI 2954 f., VIII 4203. Nach anderen Rechten kommen für den Beginn der Verjährung in Betracht die Ankunft des Schiffes (Frankreich 433, Holland 741, Belgien 236), das Ende der Reise (Italien 924 — für Ansprüche aus dem Frachtvertrage überhaupt), die Löschung der Güter (Skandinavien 283), die Ablieferung am Bestimmungsort (Spanien 952 Nr. 2).

[3] Prot. VI 2956, 2955, Entw. I. Lsg. 672 Abs. 3 Nr. 2, vgl. Lewis, Handbuch, S. 164 Note 66, Seerecht[2] II 515, auch Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 281 Note 151; Mittelstein, Schiffspfandrecht, S. 162 Anm. 62 (auch B.Sch.R.[2] I 454 unter c β); Heck, Grofse Haverei, S. 471. Die fremden Rechte gehen auch hinsichtlich des Beginns der Verjährung von Havereiforderungen auseinander, vgl. Holland 744 (Ende der Reise), Spanien 951 und Chile 1313 (Ablieferung), Italien 923 und Argentinien 852 (Beendigung der Löschung), Skandinavien 283 (Dispachierung).

[4] Vgl. hierzu Prot. VI 2963 f., deren Ausführungen freilich infolge der durch H.G.B. 606 bewirkten Änderung der Haftung ex recepto nicht mehr unverändert Geltung haben.

Digitized by Google

die Entschädigungsforderungen aus Schiffskollisionen verjähren vom Ablaufe des Jahres an, in dem der Zusammenstofs stattgefunden hat (§ 903 Nr. 3). Dafs im letzteren Falle die Verjährung ohne Rücksicht auf die Kenntnis des Gläubigers von dem Eintritt des Schadens zu laufen beginnt, hat seinen Grund in dem hier wie in den Regelfällen der Nr. 2 gegebenen Bedürfnisse schneller Erledigung neben der Schwierigkeit der nach längerer Zeit versuchten Feststellung des Sachverhalts[1].

[1] Prot. VI 2963, 2967 f., vgl. preufs. Entw. I 746 Nr. 3, II 689 Nr. 3. Nach den fremden Rechten beginnt die Verjährung der Kollisionsansprüche meist mit deren Entstehung, so z. B. Holland 742, Spanien 953, Skandinavien 283; anders Italien 923 und Argentinien 852 (vom Tage der zur Erhaltung des Anspruchs vorgeschriebenen Protesterhebung an).

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Die Dienst- und Heuerverträge der Schiffsbesatzung.

I. Begriff und Arten. Rechtliche Regelung. § 31.

I. Dem Reeder als dem Unternehmer des Seeschiffahrtsbetriebes stehen im heutigen Verkehr und in dem ihn beherrschenden Rechte einerseits die Mitglieder der Schiffsbesatzung, andererseits die Ladungsinteressenten scharf getrennt gegenüber. Im Wege einer sehr allmählichen Entwickelung, deren Spuren auch im Rechte unserer Zeit noch erkennbar sind, ist diese Sonderung an die Stelle einstiger Gemeinschaft getreten[1]. Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reeder und den Ladungsinteressenten werden regelmäfsig direkt oder indirekt durch den Frachtvertrag geschaffen. Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reeder und den Personen der Schiffsbesatzung werden in der Regel durch „Dienst- und Heuerverträge“ hergestellt[2]. Der Arbeitsvertrag, durch den der

[1] Wagner I 5 ff.; von Amira, Nordgerm. Obligationenrecht I 646, II 782 f.; Goldschmidt, Z. f. H.R. XXXV 75 f., 332 ff., Handbuch I[3] 1, S. 124, 239, 270 f., 336 ff. und im Handwörterbuch d. Staatswissenschaften[2] IV 1050; Schmoller, Jahrb. f. Volkswirtschaft XIV 15 ff., XVII 4 ff.; Pappenheim, Geschichtliche Entwickelung, S. 136 ff., 166 ff.

[2] Die Ausnahmen von dieser Regel sind mit Bezug auf den Schiffer zahlreicher als mit Bezug auf die übrigen Personen der Schiffsbesatzung. Die wichtigste von diesen Ausnahmen ist gegeben, wenn der Reeder selbst das Schiff führt (vgl. H.G.B. 510 Abs. 1, 699, 754 Nr. 6 und 9). Das ist noch heutzutage in der kleinen Schiffahrt, zumal in der Küstenschiffahrt, nicht selten. In älterer Zeit bildete es vielfach, wie z. B. die hansischen und skandinavischen Quellen des Mittelalters ergeben, die durchgreifende Regel. Dafs ursprünglich überall der Eigentümer des Schiffes auch sein Führer gewesen ist, läfst sich vermuten. Die Sonderung von Reeder und Schiffer

Digitized by Google

Reeder gegen Entgelt die Beförderung von Gütern zur See, und derjenige, durch den jemand die Leistung von Diensten auf dem Schiffe als Mitglied seiner Besatzung gegen Entgelt übernimmt, lassen die wirtschaftlich und rechtlich weitaus wichtigsten Schuldverhältnisse des Seeverkehrs entstehen.

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen (§ 481)[1]. Innerhalb der Schiffsbesatzung steht deren

---

hat sich im Zusammenhange mit der Entwickelung der Schiffahrt und des Handelsverkehrs überhaupt vollzogen. Sie ist daher keineswegs gleichmäfsig etwa in zeitlicher Folge neben oder an die Stelle der früheren Gestaltung getreten. In den Quellen der römischen Kaiserzeit werden Reeder und Schiffer als verschieden gedacht, während in den um ein Jahrtausend jüngeren Zeugnissen des Nordens der ältere Zustand erkennbar ist. Doch bezieht sich dieser Gegensatz nur auf den Betrieb der Grofsschiffahrt. Im Kleinbetriebe, über den die Rechtsquellen, wie noch heutzutage, nur spärliche Auskunft geben, müssen sich überall die ursprünglichen Verhältnisse länger erhalten haben. Für die richtige Würdigung der eigentümlichen Stellung aber, die der Schiffer gegenwärtig einnimmt (s. dazu das im Texte Folgende), ist die Erkenntnis von Bedeutung, dafs er zu dieser Stellung teils durch das Herabsteigen von der des Reeders zu derjenigen eines Mitgliedes der Besatzung, teils durch das Emporsteigen aus der Besatzung heraus gelangt ist.

[1] Die Frage, welche Personen zu der letzten Gruppe des § 481 gehören, ist streitig. Die herrschende Meinung betrachtet als auf dem Schiffe angestellt auch die vorübergehend zu Schiffszwecken im Dienste des Schiffes verwendeten Personen, wie die Lotsen (mit Ausnahme der Zwangslotsen), die zu Lade- und Löscharbeiten angenommenen Tagarbeiter und die Schleppermannschaft (Boyens, Z. f. H.R. L 59 Anm. 5 beachtet die Ausführungen des R.G.C.S. XX S. 85 f. nicht). Vgl. über die Frage Pappenheim in Gruchots Beiträgen XLIII 342 ff. (wo auch die frühere Literatur und Rechtsprechung angeführt, aber das Urteil des R.G. Entsch. in Strafs. XXV S. 439 f. übersehen ist) und in der Deutschen Juristen-Zeitung V (1900) S. 194 ff; Boyens, Z. f. H.R. L 56 ff.; Brüders, Zeitschr. f. d. ges. Versicherungswissenschaft II 355 f.; Gütschow, Hans. G.Z. XXIII (1902), S. 22 ff.; Haekel, Z. f. H.R. LII 176 ff.; Brodmann Anm. 2 zu § 481; Mittelstein, B.Sch.R.[2] I. 50 f. und R.G.C.S. L Nr. 9 (zu B.Sch.G. 3 Abs. 2), s. auch oben S. 6 Anm. 2, S. 209 f. Anm. 7. Die herrschende Meinung beruht auf unrichtiger Auslegung des § 481 (= Art. 445), bei welcher die Grenzen zwischen ausdehnender Auslegung und analoger Anwendung des Gesetzes nicht innegehalten worden sind. Wenn aber die in Rede stehenden Personen zur Schiffsbesatzung im Sinne des § 481 gehörten, würde dies nicht nur für die §§ 485 und 734, die den Anlafs zur Erörterung der Frage bildeten, sondern auch für alle übrigen Vorschriften des H.G.B. gelten müssen, im Hinblick auf welche die zu den allgemeinen Vorschriften des Seehandelsrechts gehörige Bestimmung des § 481 in das Gesetz aufgenommen worden ist. Dafs dies zu angemessenen Ergebnissen führe und dem Bedürfnisse entspreche, sucht

Digitized by Google

übrigen Mitgliedern der Schiffer in eigenartiger Stellung gegenüber. Auch abgesehen davon, dafs er die Spitze der Schiffshierarchie bildet, unterscheidet sich die kraft des Dienstverhältnisses von ihm zu erbringende Arbeitsleistung der Art nach von derjenigen aller anderen Personen der Schiffsbesatzung. Ihr nautischer Bestandteil, die Führung des Schiffes, ist auch qualitativ verschieden von der wie auch immer abgegrenzten Dienstleistung des Untergebenen. Und zu den tatsächlichen, vom Schiffer zu leistenden Diensten tritt als weiterer Bestandteil auch seiner dienstlichen Verpflichtung die ihm in weitem Umfange obliegende Wahrnehmung der Interessen des Reeders und der Ladungsbeteiligten durch Rechtshandlungen, die er als deren gesetzlicher Vertreter vorzunehmen hat. Der Schiffer, obwohl selbst zur Schiffsbesatzung gehörig, steht daher zugleich in der Mitte zwischen ihren anderen Gliedern und dem Reeder, wie er ja auch in der kleinen Schiffahrt noch häufig selbst der Reeder, in der gröfseren nicht selten mit einem Anteil am Schiffe (Schiffspart, Aktie) beteiligt ist.

Die moderne Entwicklung der Schiffahrt in der Richtung des Grofsbetriebes hat eine Änderung in der tatsächlichen Stellung des Schiffers im Gefolge gehabt, welche aus dem geschriebenen Rechte

---

Boyens a. a. O. S. 64 ff. gegen meine Ausführungen (a. a. O. S. 349 ff.) nachzuweisen. Dies ist ihm aber keineswegs gelungen. Er äufsert sich nicht darüber, wie die Anwendung des § 487 auf die in Rede stehenden Personen zu rechtfertigen wäre. Die Anwendung des § 754 Nr. 3 auf sie erklärt er (S. 64) für ein einfaches Postulat der Gerechtigkeit (s. dazu oben S. 209 f. Anm. 7). Dafs ihre Annahme und Entlassung als „Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung“ im Sinne des § 520 Abs. 2 (sicherlich im Widerspruche mit der Verkehrsanschauung) anzusehen seien, behauptet er (S. 65), ohne die selbständige Bedeutung dieser Vorschrift im Verhältnis zu derjenigen des § 519 Abs. 1 zu berücksichtigen. Die Anwendung des § 706 Nr. 5 auch auf „vorübergehende Hilfskräfte“ (sic!) hat nach Boyens (S. 66) „offenbar nicht das geringste Bedenken“, obwohl die in jener Vorschrift vorausgesetzten, gesetzlichen Verpflichtungen des Reeders solchen Personen gegenüber nicht bestehen (vgl. Pappenheim a. a. O. S. 350). Bei Behandlung des § 740 Abs. 3 gelangt Boyens (S. 67) sogar dazu, dafs vorübergehend tätige Hilfskräfte nur soweit zur Schiffsbesatzung gehören, als ihr vertragsmäfsiger Wirkungskreis auf dem Schiff reicht; sobald sie aufserhalb ihrer vertragsmäfsigen Dienstverrichtungen auf dem Schiffe tätig würden, stünden sie Dritten gleich. Nach § 481 kann aber jemand nur entweder zur Schiffsbesatzung gehören oder nicht zu ihr gehören; eine weitere Möglichkeit gibt es nicht. Ebenso unzulänglich ist, was Boyens S. 63 Anm. 10 gegen die von mir befürwortete Annahme eines im Gerichtsgebrauche entwickelten Gewohnheitsrechts vorbringt, durch welches die Haftung des Reeders über den Kreis der im § 481 genannten Personen hinaus erweitert worden ist; indessen kann hierauf erst in der Lehre vom Schiffszusammenstofs eingegangen werden.

Digitized by Google

nur unvollkommen erkennbar ist. Im Hinblick auf die Gröfse der Schiffe vermag auch die Beteiligung des Schiffers als Mitreeders oder Aktionärs, selbst wenn sie einen erheblichen Teil seines Vermögens in Anspruch nimmt, ihm eine wirtschaftlich einflufsreiche Stellung in der Grofsreederei nicht zu verschaffen. Die Bedeutung seiner nichtnautischen, in der Verkehrssprache sog. kommerziellen Funktionen wird durch die Umwälzung, die der Telegraph im Nachrichtenwesen herbeigeführt hat, und durch die gesteigerte Einrichtung ständiger Vertretungen der Reedereien in gröfseren Häfen gegenüber der eigentlichen Führung des Schiffes in den Hintergrund gedrängt[1]. Ist er so den übrigen Personen der Schiffsbesatzung näher gerückt[2], so haben andererseits die höchstgestellten unter diesen aus Gründen, die nicht nur in der Rücksicht auf die Disziplin, sondern ebensosehr in der Steigerung der Anforderungen an Kenntnisse, Zuverlässigkeit usw. zu suchen sind, eine entsprechende Verbesserung ihrer Stellung erlangen müssen. Die nach dem Vorgange der Seem.O. auch im H.G.B.[3] erfolgte Sonderung der Schiffsoffiziere von den übrigen Schiffsleuten und Angestellten legt hiervon Zeugnis ab.

Noch in einer anderen Beziehung nimmt der Schiffer eine besondere Stellung ein. Die Rechte und Pflichten, die er in seiner Eigenschaft als Schiffer hat, sind zwar im Falle seiner Anstellung vertragsmäfsige Rechte und Pflichten gegenüber dem Reeder mit den daran geknüpften Folgen; sie bestehen aber zum grofsen Teile auch dann, wenn der Schiffer dies nicht durch Anstellungsvertrag geworden ist, und sie bestehen ferner grofsenteils für den vom Reeder angestellten Schiffer auch gegenüber solchen Personen, zu denen er nicht in ein Vertragsverhältnis getreten ist (vgl. namentlich H.G.B. 512). Der Anstellungsvertrag hat daher in Ansehung des Schiffers nicht dieselbe Bedeutung, wie in Ansehung der übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung, deren Rechtsstellung lediglich auf diesen Vertrag sich gründet.

---

[1] Vgl. de Courcy I 148; Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 48; Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts (Kieler Rektoratsrede 1901), S. 5 ff., 12, Geschichtliche Entwickelung, S. 171; Hammarskjöld, Tidskr. f. Retsvidenskab XVI 261; Rev. X 651.

[2] Dies tritt auch in der Erstreckung der Zuständigkeit der Seemannsämter auf Angelegenheiten der Schiffer zu tage, vgl. namentlich H.G.B. 553 Abs. 4 und 5, auch Seem.O. 63 Abs. 3 und 1, 65 Abs. 4 und 3.

[3] § 481 in der Fassung des R.G. v. 6. VI. 1902 (R.G.Bl. S. 218) Art. I; vgl. dazu Pappenheim, Deutsche Juristen-Zeitung V (1900), S. 192 f.

Digitized by Google

II. Die besonderen Vorschriften für die Arbeitsverträge der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen sind vornehmlich im H.G.B. und in der Seem.O.[1] enthalten. Das H.G.B. enthält eine Anzahl gemeinsamer Vorschriften für diese Arbeitsverträge und besondere Vorschriften für den Arbeitsvertrag des Schiffers, die Seem.O. einige gemeinsame Vorschriften für die Arbeitsverträge von Personen der Schiffsbesatzung und die besonderen Regeln für die Arbeitsverträge der außer dem Schiffer zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen[2]. Eigentümlich verhält es sich mit der Terminologie, deren sich beide Gesetze zur Bezeichnung der in Rede stehenden Verträge bedienen. Das H.G.B. spricht zu wiederholten Malen von den Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus deren Dienst- und Heuerverträgen[3]. Es

[1] Die Seem.O. vom 2. VI. 1902 ist am 1. IV. 1903 in Kraft getreten. Mit demselben Tage ist die Seem.O. vom 27. XII. 1872 (über sie Wagner I 96 f.) außer Kraft getreten (Seem.O. 137). Die neue Seem.O. findet auf die Heuerverträge der in ihrem § 1 Abs. 1 und 3 bezeichneten Schiffe ohne Rücksicht auf den Ort der Vertragschließung (vgl. auch § 67 Abs. 2 Satz 3) und auf die Nationalität des Schiffsmanns (vgl. §§ 46 Abs. 3, 71 Abs. 2, 79 Abs. 2) Anwendung. Ihre Geltung kann für den Einzelfall nicht im Wege der Vereinbarung, etwa durch Unterwerfung unter ein fremdes Recht, ausgeschlossen werden (§ 1 Abs. 2, s. dagegen Rost. Samml. II. Forts. S. 196). Über seine Anwendung auf Heuerverträge, die vor seinem Inkrafttreten geschlossen sind, enthält das Gesetz keine Vorschriften. Es werden hier die Bestimmungen des E.G. z. B.G.B. 170 f. entsprechend anzuwenden sein. Vgl. dazu Loewe, Seem.O., S. 6 f., Sten. Ber. üb. d. Verhdl. d. R.T. X. Legisl.-Per. II. Sess. Bd. 9 S. 8006, 8010 f., A.G. Hamburg in Hansa 1908 S. 494 f. Die Frage hat jetzt nur noch geringe Bedeutung.

[2] Über die Rückwirkung dieser Vorschriften auf die Rechtsstellung des Schiffers s. Lotmar, Arbeitsvertrag I 317.

[3] §§ 487, 754 Nr. 3 (vgl. 758 und 767 Abs. 3), 762 Abs. 2, 768 Nr. 2, 901 Nr. 1. In dem Worte Heuervertrag hat sich der ältere niederdeutsche Ausdruck für Miete (hure, neben dem aber schon früh auch meden begegnet: Wisbysches Seerecht 15), seit dem 17. Jahrhundert in die Schriftsprache eingeführt (Heyne, Deutsches W.B. s. v. Heuer), in besonderer Bedeutung bis auf die Gegenwart erhalten; vgl. auch die Bezeichnung Heuer- oder Promessengeschäft, und Rehme, Die Lübecker Grundhauern (1905), S. 1 ff. Das Wort ist von den skandinavischen Sprachen übernommen worden (s. schon dän. Seerecht v. 1561 cc. 3, 4, 5 usw., bei Secher, Forordninger etc. I 124 ff.), die sich vorher zur Bezeichnung auch des Heuervertrages ebenfalls des allgemeinen Wortes für Miete (leiga, legha, leghæ) bedienten, s. v. Amira, Nordgerm. Obligationenrecht I 645, II 780 f.; ferner die ältere dänische Übersetzung vom Wisbyschen Seerecht (15. Jahrhundert) cc. 1, 6, 12, 21, 31, 52 verglichen mit der jüngeren (erste Hälfte des 16. Jahrhunderts) cc. 1, II, VII, X, XXIV, XXXVI, XLIII, XLV, LXI.

Digitized by Google

könnte hiernach scheinen, als kämen zwei verschieden benannte Verträge in Betracht. Da nun die Seem.O. (§ 53) von den „aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen des Kapitäns und der zur Schiffsmannschaft gehörenden Personen“ spricht, so ist hieraus gefolgert worden[1], dafs das Gesetz den Vertrag des Schiffers als Dienstvertrag, den der Mannschaft und damit (nach Seem.O. 2 Abs. 3, 3 Abs. 2 Satz 2) auch der übrigen Personen der Schiffsbesatzung als Heuervertrag bezeichne[2]. Obwohl diese Unterscheidung sachlich nicht unangemessen wäre, kann sie doch nicht als vom Gesetze gemacht gelten. Die Seem.O. selbst spricht an anderer Stelle (§ 94 Satz 2) von den Schadensersatzansprüchen des Reeders „aus dem Heuer- oder Dienstvertrag“, obwohl nur von Ansprüchen gegen Schiffsleute die Rede ist. Und sie nennt anderweitig eben den Vertrag der Mannschaft einen Dienstvertrag (§ 136), das durch ihn begründete Verhältnis ein Dienstverhältnis[3]. Das H.G.B. aber bezeichnet[4] jedenfalls die dem Schiffer zukommende Vergütung ebenso als Heuer, wie die allen übrigen Personen der Schiffsbesatzung gebührende, und es spricht auch wenigstens in einem Falle[5] von dem Hafen, wo der Schiffer „geheuert“ worden ist. Die Ausdrücke Dienstvertrag und Heuervertrag sind nach alledem als gleichbedeutend zu verstehen, wenn auch ihre bald konjunktive[6], bald disjunktive[7] Nebeneinanderstellung wenig korrekt ist[8]. Im Folgenden wird als Heuervertrag nur der Dienstvertrag

[1] von Rudorff bei Knitschky[3], S. 617; vgl. auch Schröder, Z. f. H.R. XXXII 245.

[2] Hierfür liefse sich noch geltend machen, dafs im § 129 Abs. 4, wo nur von den Forderungen des Schiffsmanns die Rede ist, lediglich des Heuervertrages, nicht auch des Dienstvertrages Erwähnung geschieht. Es mufs aber dahingestellt bleiben, ob diese Abweichung vom § 105 Abs. 4 der Seem.O. v. 1872 nicht nur auf einem Versehen beruht (vgl. Entw. v. 1900 S. 29).

[3] Seem.O. 10, 16 Abs. 2, 18, 28 Abs. 3, 45 Abs. 1, 46 Abs. 1, 53 Abs. 1, 54, 55 Abs. 1, 67 Abs. 2, 136.

[4] §§ 546, 547—549 (R.G.Bl. 1902 S. 218 f.), 550, 553a, 554, 555, vgl. ferner §§ 706 Nr. 4 Abs. 2, 723 Abs. 1 Nr. 2; anders SeeUnf.Vers.G. § 1 Abs. 1 Nr. 1 („Lohn oder Gehalt“). Prot. VIII 3807 wird der Vertrag des Schiffers „Dienst- und Heuervertrag“ genannt.

[5] § 550, vgl. auch den durch R.G. v. 12. V. 1904 aufgehobenen § 553 Abs. 6.

[6] H.G.B. 487, 754 Nr. 3, 762 Abs. 2, 768 Nr. 2, 901 Nr. 1, Seem.O. 53 Abs. 1.

[7] H.G.B. 767 Abs. 3, 903 Nr. 1 („Dienst- oder Heuerverhältnis“), Seem.O. 94 Satz 2.

[8] S. auch Lotmar, Arbeitsvertrag I 294, 316, der aber die konjunktive Aneinanderreihung nicht berücksichtigt. Sie ist in das A.D.H.G.B. zuerst für

Digitized by Google

der Personen der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers bezeichnet werden.

III. Schon in mittelalterlichen Quellen begegnen Vorschriften, durch welche zum Schutze der wirtschaftlich schwächeren Partei die Privatautonomie in Ansehung des Heuervertrages über die allgemeinen Grenzen hinaus eingeschränkt wird[1]. Im Laufe der Zeit hat sich infolge der wirtschaftlichen Entwickelung die Schutzbedürftigkeit der Schiffsleute gegenüber der Vertragsfreiheit und infolge der verbesserten wirtschaftlichen Einsicht das Verantwortlichkeitsgefühl des Staates gegenüber der Ausbeutung gesteigert. Im vorigen Jahrhundert hat die Zurückdrängung des Kleinbetriebes durch die Entwickelung der Grofsreederei, die mit derjenigen der Dampfschiffahrt Hand in Hand ging, die Zahl der den Schiffsleuten gegenüberstehenden Arbeitgeber verringert und deren Stellung damit des weiteren gestärkt. Die natürliche Folge war, dafs im Wege zum Teil typisch gewordener Vereinbarung die rechtliche Stellung der Schiffsleute in erheblichem Umfange dem Gesetze gegenüber verschlechtert wurde[2]. Allerdings war solcher Vereinbarung überall eine Schranke gezogen durch die zwingende Kraft derjenigen Rechtssätze, die als dem öffentlichen Rechte, der öffentlichen Ordnung usw. angehörend anzusehen waren. Aber ihre Abgrenzung ist vielfach mit Schwierigkeiten verbunden, und auch bei wohlwollendster Auslegung können sie dem Bedürfnis der Gegenwart nicht genügen. Deshalb haben neuere Gesetze teils ausdrückliche Vorschriften darüber aufgenommen, welche Bestimmungen als

---

den späteren Art. 453 ohne weitere Erörterung aufgenommen (Prot. IV 1615, 1617) und alsbald im Entw. l. Lsg. des weiteren verwendet worden, während der preufs. Entw. (I 481, 746 Nr. 1, II 438, 689 Nr. 1) auch den Arbeitsvertrag des Schiffers noch ausdrücklich nur als Heuerkontrakt bezeichnet hatte.

[1] So Venedig Stat. v. 1229 c. 38 (vgl. 1255 c. 97, Predelli e Sacerdoti: Freie Vereinbarung, aber nicht contra legem); Genua Stat. off. Gaz. 1441 c. 71 (Pard. IV 506: Beim Heuervertrage soll das Jahr zu zwölf Monaten, der Monat zu 30 Tagen gerechnet werden; ein zu Genua geschlossener Vertrag darf auch aufserhalb des Genueser Gebiets nicht im Widerspruch hiermit geändert werden); Ord. Karls V. f. Niederl. v. 1551 Art. 32 (Pard. IV 56).

[2] Vgl. z. B. die Vertragsklauseln in Schr. d. Ver. f. Socialpolitik CIII 2 S. 8, 17, 387 ff., CIV 1 S. 168 f., 182 f., 186 f. (dazu O.L.G. Hamburg bei Mugdan und Falkmann III Nr. 91, und Pappenheim, Dtsche. Jur.Ztg. 1902, S. 88 Anm. 1, auch L. Perels Anm. 1a zu Seem.O. 27), 344, 396, 527. Begrdg. z. Entw. d. Seem.O. v. 1900 (R.T. X. Legisl.Per. II. Sess. Drucks. Nr. 4) S. 48 f.

Digitized by Google

zwingend anzusehen sind[1], teils vorbehaltlich der allgemeinen Grundsätze einzelne Vorschriften der Abänderung durch Vereinbarung entzogen[2]. Einen andern Weg hat die deutsche Seem.O. vom 2. VI. 1902 eingeschlagen und, wie sich zeigen wird, sogar über das Ziel hinaus verfolgt. Dafs die in ihr enthaltenen öffentlichrechtlichen Bestimmungen nicht durch Vertrag ausgeschlossen werden können, folgt aus allgemeinen Grundsätzen. Vornehmlich für den Heuervertrag von Bedeutung ist daher die nicht auf ihn sich beschränkende Bestimmung des § 1 Abs. 2[3], welche die Vorschriften dieses Gesetzes der Abänderung durch Vertrag insoweit entzieht, als nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist. Das Anwendungsgebiet dieser Vorschrift ist allerdings aus besonderen Gründen mehreren Einschränkungen unterworfen worden. Nach der Seem.O. selbst (§ 135) findet der § 1 Abs. 2 keine Anwendung auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge und, soweit die Mannschaft vertragsmäfsig am Gewinn beteiligt ist, auf Hochseefischereifahrzeuge[4]. Darüber hinaus hat aber das Gesetz (§ 134) dem Bundesrat die Ermächtigung erteilt, im Verordnungswege die Anwendung des § 1 Abs. 2 „auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.)“[5] ganz oder teilweise aus-

[1] So das französische Dekret vom 4. III. 1852 (vgl. Lyon-Caen et Renault V nr. 350); s. auch Prot. IV 2006, andererseits ebd. 2036 und Mot. z. § 3 des Entw. e. Seem.O. v. 1872 (R.T. 1. Leg.-Per. III. Sess. Drucks. Nr. 65 S. 33).

[2] So M. Sh. A. 1854 s. 182 (dazu M. Sh. A. Amendment Act 1862 s. 18), jetzt M. Sh. A. 1894 s. 156, Belgien 65 (dazu Jacobs I nr. 289 f., s. auch den franz. Entw. v. 1867 bei Desjardins III nr. 666), Skandinavien 83.

[3] Der Entw. enthielt in § 25 Abs. 2 eine entsprechende Bestimmung nur in Ansehung der das Vertragsverhältnis regelnden Vorschriften des 3. Abschnitts. Ihre Versetzung in den § 1 ist durch die R.T.Komm. (R.T. X. Legisl.-Per. II. Sess. Drucks. Nr. 288 S. 2 f., 13 f.) bewirkt worden.

[4] Über die Erwägungen, die zu dem von der R.T.Komm. aufgenommenen § 135 (= § 120a des Komm.Entw.) geführt haben, s. Komm.Ber. S. 84 f. Nicht ihrer ganzen Tragweite nach wird die geschaffene Besonderheit durch diese Erwägungen gerechtfertigt. Es ist z. B. nicht zu erkennen, warum die gesetzlichen Vorschriften über Entlassung des Schiffsmanns usw. bei Seeschleppern und Bergungsfahrzeugen der vertragsmäßigen Abänderung freigegeben sein müssen. Und wenn der Wegfall des § 1 Abs. 2 für Hochseefischereifahrzeuge durch die Gewinnbeteiligung geboten erschien, so war zu berücksichtigen, dafs auch abgesehen von der Fischerei der freilich seltene Fall der Gewinnbeteiligung im § 81 der Seem.O. vorgesehen ist.

[5] Die Formel „kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.)“ findet sich schon im A.D.H.G.B. 438, für dessen Vorschrift zunächst die koordinierende Fassung „kleinere Schiffe, Küstenfahrzeuge“ usw. beantragt war (Prot. VII 3695, 3772).

Digitized by Google

zuschliefsen[1]. Endlich hat auch die Seem.O. selbst nach Mafsgabe des in § 1 Abs. 2 gemachten Vorbehalts für eine nicht unerhebliche Anzahl einzelner Vorschriften von der gesetzlichen Regelung abweichende Vereinbarungen ausdrücklich zugelassen[2].

Die zwingenden Vorschriften der Seem.O. sind der Ausschliefsung durch Vereinbarung schlechthin, nicht nur insoweit entgegen, als durch diese die rechtliche Stellung des Schiffsmanns verschlechtert werden würde. Das Recht des Heuervertrages weicht in dieser Beziehung von den Schutzvorschriften ab, die aus entsprechenden Gründen zumal vom H.G.B. für den Dienstvertrag der Handlungsgehilfen und Handlungslehrlinge und vom B.G.B. für den Dienstvertrag überhaupt getroffen worden sind[3]. Ihrem Beispiele folgte der Entw. der Seem.O. (§ 25), dem gegenüber das Gesetz eine Verschlechterung bedeutet[4]. In der Tat ist nicht einzusehen, warum eine Zusage des Reeders unverbindlich sein soll, die Heuer entgegen der Vorschrift des § 44 Seem.O. bereits vom Tage der Vertragsschliefsung zu zahlen oder sie dem erkrankten Schiffsmann gegen § 61 Abs. 2 Satz 1 auch während seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt zu gewähren oder seinen Angehörigen unter der Voraussetzung des Satzes 2 ebd. mehr als ein Viertel oder auch ohne diese Voraussetzung ein Viertel der Heuer und mehr zu zahlen usw.[5]

Vgl. dazu B.G. v. 25. X. 1867 § 17 (B.G.Bl. S. 38), Seem.O. v. 27. XII. 1872 § 109, Entw. e. Seem.O. v. 1900 § 120, Komm.Ber. S. 84. Der Bundesrat hat von der ihm erteilten Ermächtigung Gebrauch gemacht (Bekanntmachung v. 16. VI. 1903, R.G.Bl. S. 252 § 1) mit Bezug auf Fahrzeuge von weniger als 300 cbm. Bruttoraumgehalt, die in der Küstenfahrt (R.G.Bl. 1903 S. 247) beschäftigt sind, Hochseefischereifahrzeuge derselben Gröfse und Lustjachten. Die Anwendbarkeit des § 1 Abs. 2 ist für alle diese Fahrzeuge bezüglich der Vorschriften der §§ 35 Abs. 1 und 44 ausgeschlossen worden, für die erste und dritte Klasse auch bezüglich der Vorschrift des § 36 Abs. 1, die auf Hochseefischereifahrzeuge nach Seem.O. 135 Nr. 3 ohnehin keine Anwendung findet.

[1] Die auf Grund dieser Ermächtigung erlassenen Verordnungen sind dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentreten zur Kenntnisnahme vorzulegen: Seem.O. 134 Satz 2.

[2] §§ 27 Abs. 2, 28 Abs. 2, 31, 32 Abs. 1, 40, 45 Abs. 1, 47, 54 Satz 3, 56 Abs. 1, 60 Abs. 1, 66 Abs. 1, 67; vgl. auch §§ 3, 14 Abs. 2, 18 Satz 2, 28 Abs. 3, 29.

[3] H.G.B. 62 Abs. 4, 64 Satz 2, 76 Abs. 1, B.G.B. 619. Vgl. Begr. z. Entw. d. Seem.O. v. 1900 S. 49.

[4] Über den gleichen Fehler des H.G.B. 471 Abs. 2 Satz 2 s. Pappenheim, Transportgeschäft, S. 24 f.

[5] Vgl. denn auch G. betr. d. Stellenvermittelung f. Schiffsleute, v. 2. VI. 1902 § 4 Abs. 2 Satz 1 („zu Ungunsten des Schiffsmanns").

Digitized by Google

Die von zwingenden Vorschriften der Seem.O. abweichenden Vereinbarungen sind nach B.G.B. 134 regelmäfsig nichtig. Einen Fall, der in diesem § 134 vorgesehenen Ausnahme bietet Seem.O. 27 Abs. 2. Sind Aufkündigungsfristen oder sonstige die Lösung des Heuervertrages betreffende Zeitbestimmungen der gesetzlichen Vorschrift zuwider für beide Vertragsparteien ungleich bemessen, so bleibt der Reeder an die getroffene Vereinbarung gebunden, der Schiffsmann aber ist berechtigt, die dem Gegenkontrahenten zugestandene Frist oder Zeitbestimmung auch für sich in Anspruch zu nehmen[1]. Die Nichtigkeit der dem zwingenden Rechte widerstreitenden Vereinbarung hat nach B.G.B. 139 die Nichtigkeit des ganzen Vertrages zur Folge, wenn nicht anzunehmen ist, dafs er auch ohne den nichtigen Teil abgeschlossen worden wäre. Dies wird aber in den hier fraglichen Fällen meist anzunehmen sein und die Regel des § 139 daher zur Ausnahme werden müssen[2].

Von den nicht in der Seem.O. enthaltenen Vorschriften über die Rechte der Schiffsbesatzung haben diejenigen des H.G.B. 749 Abs. 1, 2 durch dessen Abs. 4 zwingende Kraft erhalten. Darnach sind, soweit es sich nicht um Bergungs- oder Schleppdampfer handelt, Vereinbarungen nichtig, die den gesetzlichen Vorschriften über den Betrag und die Verteilung des der Schiffsbesatzung zukommenden Anteils am Berge- und Hilfslohn zuwiderlaufen. Dagegen sind die übrigen den Heuervertrag angehenden Vorschriften des H.G.B. einer besonderen Einschränkung der Privatautonomie nicht teilhaftig geworden. Es würde daher etwa der Verzicht des Schiffsmanns auf das Schiffsgläubigerrecht wegen seiner Forderungen aus dem Heuervertrage oder auf die persönliche Haftung des Reeders für diese Forderungen oder eine Verkürzung der Verjährungsfrist des § 907 Satz 2 Nr. 1 wirksam vereinbart werden können. Auch derartigen Ausmachungen gegenüber träfen aber die Erwägungen zu, die zu der Vorschrift des § 1 Abs. 2 Seem.O. geführt haben. Deshalb erscheint die analoge Anwendung dieser Vorschrift auf solche Vereinbarungen hinsichtlich der Personen der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers geboten[3].

[1] Vgl. Begr. z. § 25 des Entw. S. 50 f. und über die durch die Vorschrift getroffenen Ausmachungen Anl. A S. 100 f., Lotmar, Arbeitsvertrag I 558 Anm. 1.

[2] Vgl. hierzu Dernburg, Bürgerl. Recht I § 119 Nr. I. Zur Gewinnung angemessener Ergebnisse bedarf es daher nicht des bedenklichen Mittels, dessen sich Staub I 259 Anm. 2 bedient.

[3] A. M. für das französische Recht betreffs des Privilegs der Heuerforderung Lyon-Caen et Renault V nr. 389.

Digitized by Google

Für den Dienstvertrag des Schiffers besteht keine allgemeine Vorschrift in der Art des § 1 Abs. 2 Seem.O.[1]. Soweit nicht im einzelnen ein anderes bestimmt ist, hat es daher hier bei den allgemeinen Schranken für die Privatautonomie (z. B. B.G.B. 138 und 276 Abs. 2) sein Bewenden. Es ist zum mindesten zweifelhaft, ob eine grundsätzlich so verschiedene Behandlung des Schiffers und der übrigen Mitglieder der Besatzung den tatsächlichen Verhältnissen der Gegenwart entspricht. Die wirtschaftliche Lage der Schiffer ist nicht mehr um so viel günstiger und die durch die bedingte Freiheit der Entschließung beim Kontrahieren nicht mehr um so viel größer, als diejenige zumal der bestgestellten Schiffsoffiziere, daß dadurch eine allgemeine Rechtsverschiedenheit der in Rede stehenden Art sich rechtfertigte. Für den Anspruch des Schiffers auf Anteil am Berge- und Hilfslohn hat denn auch das Gesetz (H.G.B. 749 n. F.) die Privatautonomie in gleichem Maße ausgeschlossen, wie für die Ansprüche der übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung. Ferner sind, freilich ohne daß man sich dessen bei der Schaffung des Gesetzes bewußt geworden wäre, durch Seem.O. 1 Abs. 2 (134, 135) auch die dem Schiffer in diesem Gesetze eingeräumten Rechte der Änderung im Wege der Vereinbarung entzogen worden[2]. Es wird sich schwerlich ein innerer Grund dafür angeben lassen, daß die im H.G.B. 553 ff. dem Schiffer für den Fall der Erkrankung oder Verletzung nach Antritt des Dienstes gewährten Ansprüche, welche denen des Schiffsmanns analog geregelt sind, nicht durch eine dem § 1 Abs. 2 Seem.O. oder besser dem § 619 B.G.B. entsprechende Vorschrift Schutz gegen Wegbedingung erhalten haben. Durch analoge Anwendung des § 619 könnte hier zwar Abhilfe geschaffen werden. Aber die Frage, ob dann nicht auch in anderen Beziehungen[3] die Einschränkung der Privatautonomie geboten wäre, würde damit nur dringender geworden sein. Ihre befriedigende Beantwortung wird nur auf Grund genauer Prüfung und im Wege gesetzlicher Regelung erfolgen können.

IV. Die Dienst- oder Heuerverträge der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen stellen zwei gesetzlich ausgeprägte Fälle des

[1] Belgien Art. 65 ist auf Grund von Art. 64, dem er eigentlich hätte voraufgehen sollen, auch auf den Schiffer zu beziehen, vgl. Jacobs I nr. 290. S. auch Lyon-Caen et Renault V nr. 498 vgl. m. 415 u. 471.

[2] So namentlich die Rechte aus Seem.O. 53, 63 Abs. 3, 65 Abs. 4, s. aber auch oben S. 405 Anm. 2.

[3] Vgl. z. B. H.G.B. 554 mit Seem.O. 64.

Digitized by Google

Arbeitsvertrages dar, des gegenseitigen obligatorischen Vertrages, in dem die Vertragschließenden die Leistung von Arbeit durch den einen und die Leistung von Entgelt durch den andern vereinbaren[1]. Die besonderen Vorschriften über den Dienstvertrag des Schiffers sind überwiegend im H.G.B., diejenigen über den Dienstvertrag der übrigen Personen der Schiffsbesatzung überwiegend in der Seem.O. enthalten[2]. Zu den besonderen Vorschriften für jeden der beiden Typen kommen die für beide gemeinsamen besonderen Vorschriften hinzu (oben Nr. III). Aber die Gesamtheit dieser Bestimmungen ist weit davon entfernt, eine erschöpfende Regelung der in Rede stehenden Verträge zu bieten. Nicht nur muſs zum Verständnis der in der Seem.O. enthaltenen Vorschriften über den Heuervertrag stetig auf das H.G.B. zurückgegriffen werden, dem die Seem.O. einen groſsen Teil der von ihr verwendeten Rechtsbegriffe entlehnt hat. Es bedarf auch für beide Vertragstypen, obwohl in höherem Grade für den Vertrag des Schiffers, zur Beantwortung nicht besonders geregelter Fragen des Zurückgehens auf das bürgerliche Recht. Da ist denn selbstverständlich, daſs dessen allgemeine Vorschriften über Schuldverträge auf die Dienstverträge auch der Schiffsbesatzung hinter den für sie geltenden besonderen Bestimmungen Anwendung finden. Der Untersuchung aber bedarf, ob dies unmittelbar geschieht, oder ob zunächst die Dienstverträge der Schiffsbesatzung einem der einzelnen Vertragstypen des bürgerlichen Rechts untergeordnet sind, mithin nächst den für sie geltenden besonderen Vorschriften zuvörderst den für diesen Vertragstypus geltenden besonderen Vorschriften des bürgerlichen Rechts unterstehen. Es ist die Frage nach der rechtlichen Natur der Dienstverträge der Schiffsbesatzung, die hiernach weitere Prüfung fordert.

Die Betrachtung der vom B.G.B. geregelten Typen des Arbeitsvertrages[3] läſst ohne weiteres erkennen, daſs die Verträge der Schiffsbesatzung, wenn sie nicht jenen Typen nebengeordnet sind, nur unter den Dienstvertrag (B.G.B. 611) oder den Werkvertrag (B.G.B. 631) fallen können. Von diesen beiden aber kommt wiederum, wie auch im übrigen die Grenzen zwischen ihnen gezogen werden mögen, hier nur der Dienstvertrag in Betracht. Zwar dem Gegen-

[1] Lotmar, Arbeitsvertrag I 294, 32.

[2] Anders ursprünglich im A.D.H.G.B., dessen „von der Schiffsmannschaft" handelnder, freilich der Ergänzung durch die Landesgesetzgebung sehr bedürftiger Titel (V 4) durch die Seem.O. v. 27. XII. 1872 (§ 110) aufgehoben wurde.

[3] Lotmar, Arbeitsvertrag I 265 ff.

Digitized by Google

stande der von Personen der Schiffsbesatzung übernommenen Verpflichtung nach würde unter Umständen auch ein Werkvertrag vorliegen können. Mit der Stellung der Vertragsparteien zu einander scheint dies aber in allen Fällen unvereinbar zu sein. Die Parteien des Werkvertrages stehen sich als Besteller und Unternehmer selbständig, wenn auch einander berechtigt und verpflichtet, gegenüber. Die Parteien des Dienstvertrages stehen vermöge desselben zu einander in einem Dienstverhältnis, das zwar nicht notwendig ihre Person zu ergreifen braucht[1], sie aber zu ergreifen und unter ihnen die über Recht und Pflicht der Arbeitsleistung hinausgehende Beziehung von Herrn und Diener zu erzeugen vermag. Ein Dienstverhältnis dieser Art besteht zwischen dem Reeder und den Personen der Schiffsbesatzung. Es gelangt zum Ausdruck in deren Aufnahme in den Verband der Schiffsgenossen, die der Aufnahme des Dienstpflichtigen in die häusliche Gemeinschaft des Dienstberechtigten (B.G.B. 617 f.) zu vergleichen ist[2]. Dem tatsächlichen, in wichtigen Rechtssätzen anerkannten Verhältnis würde deshalb niemals eine Betrachtung gerecht werden, die dem Reeder als dem Besteller eines Werkes die Mitglieder der Schiffsbesatzung als Unternehmer des Werkvertrages gegenüberstellte.

Der Heuervertrag der aufser dem Schiffer zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen ist nur ein besonderer Fall des bürgerlichrechtlichen Dienstvertrages. Der Schiffsmann sagt im Heuervertrage Dienste zu[3], und er läfst sich dafür eine Vergütung zusagen (B.G.B. 611)[4]. Die Seem.O. nennt seinen Vertrag einen Dienstvertrag, das durch ihn begründete Rechtsverhältnis ein Dienstverhältnis (s. oben S. 405 f.)[5]. Die Dauer des Vertrages wird, wie die des Dienstvertrages im B.G.B. 625, Dienstzeit genannt[6], und es werden gelegentlich die Begriffe „Ablauf der Dienstzeit" und „Ablauf des Heuervertrages" in gleicher Bedeutung ver-

[1] Bei Dernburg, Bürgerl. Recht, II 2 S. 431 Anm. 9 sind die Worte des § 613 Satz 2 „im Zweifel" nicht berücksichtigt.

[2] Vgl. v. Amira a. a. O. (oben S. 401 Anm. 1). Man denke auch an die in früherer Zeit gewöhnliche Bezeichnung der Schiffsleute als Schiffskinder, s. z. B. für das 15. Jahrhundert H.R. A 8 Nr. 784, Hans. U.B. V Nr. 1094, VIII Nr. 18, Diplom. Norveg. II nr. 764, III nr. 876.

[3] Und zwar Schiffsdienste: Seem.O. 7 Abs. 2, 32 Abs. 1, 36 Abs. 1.

[4] Vgl. auch die Legaldefinitionen von Holland 394, Chile 935, Argentinien 984.

[5] Vgl. B.G.B. 617, 620, 622—630.

[6] Seem.O. 19, 67 Abs. 2, 70 Abs. 1; anders § 9 Abs. 2 (dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 509 Anm. 2) und § 44 Abs. 2.

Digitized by Google

wendet[1]. So wurde auch bei der Schaffung des Gesetzes davon ausgegangen, dafs zu seiner Ergänzung die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über den Dienstvertrag heranzuziehen seien[2]. Dies steht ebenso mit der früheren Rechtsanschauung[3], wie mit der Tatsache im Einklange, dafs auch der Gesindevertrag, dem der Heuervertrag von jeher nahe verwandt war[4], vom B.G.B. als ein besonderer Fall des Dienstvertrages behandelt wird[5].

Die Art, wie in einer Anzahl gesetzlicher Vorschriften die Dienst- und Heuerverträge der Schiffsbesatzung zu gemeinsamer Regelung zusammengefafst sind, begründet mindestens eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür, dafs es sich hier um rechtlich gleichgeartete Verträge handelt. In der Tat besteht für das deutsche Recht[6] keine Meinungsverschiedenheit darüber, dafs wenigstens der Regel nach auch der Dienstvertrag des Schiffers ein Dienstvertrag im Sinne des B.G.B. ist[7]. Es pafst auf ihn die aus B.G.B.

---

[1] Seem.O. 70 Abs. 1, 72 Abs. 1.

[2] K.B. S. 51 f. (zu § 67 des Entw.).

[3] S. z. B. Prot. IV 1990, R.O.H.G. VIII 348.

[4] Vgl. z. B. preufs. A.L.R. II 8 § 1534, Kabinetsordre v. 23. XI. 1831, Gesinde-Ordnung f. Neu-Vorpommern u. d. Fürstentum Rügen v. 11. IV. 1845 § 173, Prot. IV 2004.

[5] Lotmar, Arbeitsvertrag I 268.

[6] Die herrschende Ansicht in der französischen und der auf ihr fufsenden sonstigen Literatur erblickt dagegen in dem Vertrage des Schiffers eine Verbindung von Auftrag und Dienstmiete (Pardessus, Cours[6] II nr. 626; Laurin bei Cresp I p. 456, 606, Précis nr. 156; Lyon-Caen et Renault V nr. 496; Vermond, Manuel de dr. marit. nr. 93; Valabrègue, Nouv. préc. d. dr. marit. comm. nr. 20; Danjon, Eléments d. dr. marit. nr. 114; Bonnin, Du contrat d'engagement du capitaine de navire marchand (Thèse, Paris 1900) p. 6 ff.; ferner Jacobs I nr. 107; Vidari VI nr. 5047; Pipia I nr. 534). Für das deutsche Recht kommt diese Auffassung nicht in Betracht, weil im Dienstverhältnis des Schiffers nicht eine entgeltliche Arbeitsleistung und eine unentgeltliche Geschäftsbesorgung zu unterscheiden sind, weil ferner kein Grund besteht, um der verschiedenen Art der vom Schiffer zu leistenden Dienste willen das einheitliche Vertragsverhältnis zu zerlegen, und weil endlich zwar die gesetzliche Vertretungsmacht, soweit sie nicht vom Reeder beschränkt ist, dem Schiffer stets beiwohnt, ein Auftrag aber an ihn, sich ihrer zu bedienen, in dem Anstellungsvertrage nicht enthalten zu sein braucht.

[7] Cosack, Handelsrecht[6], S. 150; Boyens I 426 (vgl. Lewis, Seerecht[2] I 161, Handbuch, S. 89); Brodmann Anm. 1 zu § 545; Lotmar I 279 Anm. 3 vgl. m. 343; Gareis, Handelsrecht[7], S. 670. Für das gemeine Recht wurde früher als Regel ebenfalls loc. cond. operarum angenommen, neben der aber auch loc. cond. operis und Mandat ihre Rolle spielten, s. z. B. Prot. IV 1930, 1934, 1936, 1945, 1948. Soweit auf Grund des zwischen Reeder und Schiffer

Digitized by Google

611 sich ergebende Begriffsbestimmung des Dienstvertrages, und die Anwendung der für diesen geltenden, durch die Vorschriften des Handelsrechts nicht ausgeschlossenen Bestimmungen[1] auf den Vertrag zwischen Reeder und Schiffer führt durchweg zu angemessenen Ergebnissen. Nur ist zu beachten, dafs der Dienstvertrag des Schiffers eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat[2], und dafs daher die im § 675 B.G.B. genannten Vorschriften über den Auftrag für ihn gelten[3]. Auch wenn der Schiffer für eine bestimmte Reise angestellt ist, kann dem Vertrage zwischen ihm und dem Reeder nicht um deswillen die Natur des Dienstvertrages abgesprochen und angenommen werden, dafs hier ein Werkvertrag gegeben sei[4]. Aus dem positiven Recht ergibt sich

---

geschlossenen Vertrages dem Schiffer die Führung eines bestimmten Schiffes zugesichert wird, will Wagner I 242 den Vertrag als Mandatsverhältnis gelten lassen. Die Richtigkeit dieser nicht klaren Ansicht ist auch für das Recht ihrer Zeit in Abrede zu stellen. Sie ist anscheinend lediglich aus dem Rechtssatze der freien Entlafsbarkeit des Schiffers (Art. 515 = § 545) abgeleitet, den Wagner in Form einer Folgerung an sie anschliefst. Für das geltende Recht kann die Kategorie des Auftrags schon wegen dessen begrifflicher Unentgeltlichkeit (B.G.B. 662) nicht mehr in Frage kommen, womit aber natürlich nicht gesagt ist, dafs nicht auch die Führung eines Schiffes den Gegenstand eines Auftrags bilden könnte. Einen Widerspruch bedeutet es, wenn Schaps einerseits (Anm. 4 zu § 511) den entgeltlichen Anstellungsvertrag des Schiffers als Dienstvertrag bezeichnet, andererseits aber (ebd. und Anm. 1 zu § 545, s. auch Loewe-Makower S. 53) die freie Entlafsbarkeit des Schiffers auf den Mandatscharakter des Anstellungsvertrages zurückführt.

[1] Es kommen in Betracht B.G.B. 612 Abs. 1, 613, 614, 615, 616 (soweit nicht H.G.B. 553 f. Platz greifen), 618, 619, 620 (mit den aus H.G.B. 545 ff. sich ergebenden Modifikationen), 622 (modifiziert durch H.G.B. 551), 624, 625, 626 (zu Gunsten des Schiffers; vgl. H.G.B. 545), 628 (mit der aus H.G.B. 551 sich ergebenden Einschränkung für den auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffer), 630. Vgl. auch Lüdemann, Die Haftung des Rheders aus Vertrags- und Deliktsobligationen des Schiffers im geltenden deutschen Recht (Marburger Dissert. 1904), S. 21 ff., wo aber namentlich die Geltung auch des § 675 B.G.B. (vgl. das oben im Texte Folgende) übersehen ist.

[2] Vgl. dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 275 ff.

[3] Zu diesen Vorschriften gehören aber nicht die des § 671 Abs. 1 u. 3. Mit Unrecht räumt daher Schaps (Anm. 1 zu § 551) dem Schiffer ein Kündigungsrecht auf Grund des § 671 ein (s. auch Anm. 3 f zu § 511 und Anm. 3 zu § 545), und betrachtet er (Anm. 3 zu § 551) den Schiffer, der sich für eine bestimmte Reise oder auf bestimmte Zeit gebunden hat, als einen Beauftragten, der insoweit auf sein Kündigungsrecht verzichtet habe und daher nach B.G.B. 671 Abs. 3 nur beim Vorliegen eines wichtigen Grundes kündigen könne.

[4] So Boyens I 426 (für das gemeine Recht Lewis a. a. O.); Lüdemann a. a. O. (oben Anm. 1) S. 9 f.; vgl. auch R.G. bei Bolze XI Nr. 358.

Digitized by Google

kein Anhalt für eine Wesensverschiedenheit dieses besonderen Falles und der übrigen. Das Wenige an Sonderrecht, was das Gesetz (H.G.B. 547) für ihn enthält, reicht dafür nicht aus und ist überdies nicht einmal auf diesen einen Fall beschränkt. Dafs die Dienstleistung des für eine bestimmte Reise angestellten Schiffers nicht mehr unter B.G.B. 611 Abs. 2, sondern unter B.G.B. 631 Abs. 2 fiele, kann nicht behauptet werden[1]. Sonst müfste es, wenn jemand einen Reisebegleiter auf sechs Wochen engagiert, für die rechtliche Natur des Vertrages ausschlaggebend sein, ob dieser unter Bezeichnung einer bestimmten Reise geschlossen wurde oder nicht. Auch der Heuervertrag anderer Personen der Schiffsbesatzung als des Schiffers kann für eine bestimmte Reise geschlossen werden und untersteht dann in mehrfacher Hinsicht eigentümlichen Vorschriften (Seem.O. 28, 66, 70 Abs. 1 Nr. 6, 72). Gleichwohl ist ihm für diesen Fall der Charakter eines Werkvertrages bisher nicht zugesprochen worden. Das durch den Vertrag begründete Dienstverhältnis ist hier kein anderes, als wenn der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen ist; nur seine Dauer und die Art der zu leistenden Dienste sind in eigentümlicher Weise bestimmt[2]. Und ebenso handelt es sich nicht um ein Rechtsgeschäft besonderer Art, sondern nur um eine besonders geartete Festsetzung der Vergütung für die Dienstleistung, wenn die einer Person der Schiffsbesatzung in Geld zu gewährende Gegenleistung, die Heuer, nicht nach Zeit, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist. Denn einmal wird auch hier der regelmäfsig daneben stehende, als Kost und Logis in natura zu gewährende Teil der Gegenleistung ohne Rücksicht auf die Vollendung der Reise nach Mafsgabe der Arbeitsleistung gewährt, so dafs er im Falle ihrer Nichtvollendung nicht zurückgefordert werden kann. Sodann trifft das Gesetz selbst (H.G.B. 549, Seem.O. 80) Bestimmungen darüber, wie in gewissen Fällen der vorzeitigen Endigung eines solchen Vertragsverhältnisses die bis zu seinem Aufhören verdiente Heuer berechnet werden soll. Es geht also nicht davon aus, dafs ein durch die Dienstleistung herbeizuführender Erfolg den Gegenstand des Vertrages bilde.

---

[1] Vgl. dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 327.

[2] Hiermit soll nicht gesagt sein, dafs die Überführung eines Schiffes nach einem bestimmten Orte nicht den Gegenstand eines Werkvertrages bilden könne, sondern nur, dafs Besteller und Unternehmer eines solchen Vertrages nicht auf Grund desselben sich zugleich als Reeder und Schiffer gegenüberstehen können.

Digitized by Google

Um der Art der vom Reeder zugesicherten Vergütung willen ist die Natur eines Dienst- oder Heuervertrages den Verträgen abgesprochen worden, in denen sich Personen zur Leistung von Schiffsdiensten gegen einen Anteil an der (Brutto- oder Netto-) Fracht oder am Gewinn der Reise verpflichten[1]. Verträge dieser Art, in denen einst der genossenschaftliche Betrieb der Seeschiffahrt zum Ausdruck gelangte, werden heutzutage aus den für die Gewinnbeteiligung sprechenden Gründen besonders mit dem Schiffer, in gewissen Betrieben (Fischerei, Walfischfang u. dgl.) aber auch nicht selten mit den Schiffsleuten geschlossen[2]. Sie werden von einzelnen Gesetzen ausdrücklich für Gesellschaftsverträge erklärt, aber doch nur in bestimmten Beziehungen von den Heuerverträgen verschieden behandelt[3]. Überwiegend erscheinen sie lediglich als eine Art der letzteren, die wegen der Art der Vergütung für die Dienstleistung gewissen Besonderheiten unterliegt. Dafs nach deutschem Rechte die Gewährung des Entgeltes in Gestalt eines Anteils am Gewinn für sich allein dem Dienstvertrage diesen seinen Charakter nicht entzieht, bedarf keiner Auseinandersetzung[4]. Dadurch erledigt sich unsere Frage mit Bezug auf den Schiffer. Aber auch für die Verträge der übrigen Personen der Schiffsbesatzung ist ein anderes nicht etwa aus Seem.O. 81[5] zu entnehmen, nach welchem der dem Schiffsmann als Lohn zugestandene Anteil an der Fracht oder am Gewinne „als Heuer im Sinne dieses

---

[1] Wagner I 183 f. (dazu oben S. 210 f. Anm. 5); für das französische Recht Dufour I nr. 104 f.; Cresp-Laurin I 632 (dagegen Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 252 Anm. 41; Desjardins I nr. 126 f.; Lyon-Caen et Renault V nr. 356; Douillard, Les loyers des gens de mer (Paris 1897) p. 73 suiv.); für Holland in Ansehung des Schiffers mittelst zu weitgehender Auslegung von W. v. K. 390 Kist V[2] S. 97 f. (dagegen auch Holtius II 78 und Molengraaff, Leidraad, blz. 258).

[2] Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 1 S. 110 f., 2 S. 6 f; Desjardins III nr. 618 f.; Taranger, Notebaser og Sildfiskere (Særaftryk af Aftenposten), Kristiania 1900. Als selbständige Gesellschaftsform hat sich die „parceria maritima“ in Portugal (Art. 494 f., vgl. 1833 Art. 1321, 1329 ff.) erhalten.

[3] So Chile 936 Abs. 2, vgl. mit 946 Abs. 3, 949, 968. Argentinien (1889) hat die Vorschrift von Chile 936 nicht übernommen, während es den übrigen angeführten entsprechende Bestimmungen trifft (1014 Abs. 3, 1007, 1002).

[4] Vgl. Crome, Die partiarischen Rechtsgeschäfte, S. 141 ff., 156 ff., Syst. d. Deutschen Bürgerl. Rechts II 646; Lotmar, Arbeitsvertrag I 40 f. Es handelt sich nach dem oben S. 416 Bemerkten hier regelmäfsig um nur teilweise partiarische Rechtsgeschäfte (vgl. dazu Crome, Die partiarischen Rechtsgeschäfte, S. 30).

[5] Seem.O. v. 1872 § 69, vgl. A.D.H.G.B. 555.

Digitized by Google

Gesetzes nicht angesehen" wird. Denn diese Vorschrift versagt nicht dem Vertrage die Rechtsnatur des Heuervertrages, sondern nur dem Entgelte die der Heuer und auch dies nur insoweit, als es sich um die Bestimmungen der Seem.O. handelt[1]. Der Anspruch auf diesen Entgelt ist somit ein Anspruch aus einem Heuervertrage; persönliche Haftung des Reeders und Schiffsgläubigerrecht greifen für ihn Platz ohne Rücksicht darauf, ob der Reeder selbst kontrahiert hat oder nicht[2].

Die Art der Dienste, deren Leistung die Verträge der Schiffsbesatzung zum Gegenstande haben, und die Verhältnisse, unter denen die Leistung zu erfolgen hat, haben diesen Verträgen ein besonderes Gepräge verliehen. Mit den privatrechtlichen Bestandteilen des Dienstvertrages sind öffentlichrechtliche in so grofser Zahl und so enger Verschlingung verbunden, dafs ihre Sonderung zum Teil schwierig und wohl geeignet ist, die Deutlichkeit und Zuverlässigkeit des zu entwerfenden Bildes in Frage zu stellen. Zu den privatrechtlichen Vorschriften über den Abschlufs der Dienstverträge gehören die öffentlichrechtlichen über die Befähigung und ihren Nachweis. Dem Abschlufs hat aufser beim Schiffer die Anmusterung zu folgen, die zunächst öffentlichen Rechts, aber auch privatrechtlich von Bedeutung ist. In demselben Verhältnis steht zur Beendigung des Vertrages die Abmusterung. Die Rechte und Pflichten des Schiffers, die den Gegenstand seines Dienstvertrages bilden, sind ihm zu grofsem Teile vom Gesetze auch abgesehen von dem Vertragsverhältnisse und nicht nur gegenüber seinem Vertragsgegner zugewiesen. Die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung sind in weitem Umfange durch öffentlichrechtliche, zumal auch strafrechtliche, Vorschriften einerseits gegen Beeinträchtigung ihrer vertragsmäfsigen Rechte geschützt, andererseits zur Erfüllung der ihnen vertragsmäfsig obliegenden Pflichten angehalten. Die privatrechtlichen Wirkungen der Dienstverträge der Schiffsbesatzung gehören nur zum Teile dem Rechte der Schuldverhältnisse an. Durch die Anstellung und den auf Grund derselben erfolgenden Dienstantritt wird der Dienstpflichtige dem organischen Verbande der Schiffsbesatzung eingereiht, deren Mitglieder in hierarchischer Ordnung dem Schiffer als ihrem Vorgesetzten unterstehen. Als Inhaber der Schiffsgewalt ist er der Träger ausgedehnter Herr-

[1] Demgemäfs kennzeichnete A.D.H.G.B. 556 den Fall der Fracht- oder Gewinnbeteiligung als Fall nur eines besonders gearteten „Lohnverhältnisses".

[2] Schröder, Z. f. H.R. XXXII 245 gegen Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 179 f.

Digitized by Google

schaftsrechte gegenüber den sonstigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung. Das Dienstverhältnis ist mithin nach personenrechtlichen Inhalts[1]. Wenn es im Folgenden lediglich nach seiner schuldrechtlichen Seite hin zu erörtern ist, darf nicht vergessen werden, dafs damit nur ein Teil seiner privatrechtlichen Wirkungen zur Darstellung gelangen soll[2].

V. Ob der Dienst- oder Heuervertrag Handelsgeschäft ist oder nicht, bestimmt sich darnach, ob der ihn schliefsende Reeder Kaufmann ist oder nicht[3]. Die Frage ist aber jetzt von um so geringerer Bedeutung, als der Vertrag immer nur einseitiges Handelsgeschäft sein kann. Ohne Unterschied darnach, ob sein Abschlufs Handelsgeschäft ist oder nicht, sind die ihm angehörenden, vom H.G.B. geregelten Thatbestände Handelssachen im Sinne des E.G. z. H.G.B. Art. 2. Die Seem.O. geht dem H.G.B. und dem B.G.B. als jüngeres und als spezielleres Gesetz vor. Angelegenheiten, welche Dienstverträge der Schiffsbesatzung zum Gegenstande haben, sind ferner Handelssachen in dem materiellrechtlichen Sinne des Kons.G.G. 40 Abs. 1, vermöge dessen das im Konsulargerichtsbezirke geltende Handelsgewohnheitsrecht den Vorrang vor den dem bürgerlichen Rechte angehörenden Vorschriften der Reichsgesetze geniefst[4].

Innerhalb des Dienst- oder Heuervertrages bestehen rechtlich erhebliche Unterschiede namentlich nach der Art, wie die Dauer des Vertragsverhältnisses und wie die für die Arbeitsleistung zu gewährende Vergütung bestimmt ist. Der Vertrag kann auf bestimmte oder

[1] Vgl. Gierke in v. Holtzendorff-Kohlers Encyklopädie I 1011, 1013.

[2] Für die personenrechtlichen Wirkungen des Dienstvertrages der Schiffsbesatzung ist auf die Darstellung von Wagner I Abschnitt IV zu verweisen, deren Abgrenzung die Zerlegung der Materie im Gefolge hatte.

[3] Vgl. für das Recht des A.D.H.G.B. Wagner I 175; dazu aber Schröder, Z. f. H.R. XXXII 85 Anm. 3. Nach geltendem Rechte ist der Reeder Kaufmann, wenn sein Gewerbebetrieb die Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See oder die Schleppschiffahrt zum Gegenstande hat (H.G.B. 1 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 5 — den letzten Fall übersehen Schaps Anm. 10 zu § 485 und Leo, Deutsches Seehandelsrecht, S. 9 zu § 485), oder wenn nach Mafsgabe des H.G.B. 2 die Eintragung in das Handelsregister erfolgt ist (diesen Fall übersieht Boyens I 175 Anm. 3). Richtig Cosack, Handelsrecht[6] § 33 II 1. Die von Cosack a. a. O. S. 134 Anm. 7 und von Boyens I 176 abgelehnte Ansicht Schröders hat dieser (Handbuch S. 253 Anm. 27, Z. f. H.R. XXXII 85) so nicht geäufsert. — Dafs der Arbeitgeber beim Heuervertrage stets Kaufmann sein müsse, nimmt mit Unrecht Lotmar, Arbeitsvertrag I 289, 294 an.

[4] Über Streitigkeiten aus Heuerverträgen als Handelssachen im prozessualen Sinne s. unten S. 423.

Digitized by Google

auf unbestimmte Zeit geschlossen werden[1]. Bei dem auf bestimmte Zeit geschlossenen Vertrage kann die Vertragszeit entweder durch Setzung eines Zeitpunkts für ihre Endigung oder eines Zeitraums für ihre Dauer[2] bestimmt sein, oder sie kann sich indirekt aus Art und Zweck der Vertragsschliefsung ergeben (B.G.B. 620). Ein Fall der letzteren Art ist namentlich bei dem Abschlusse des Vertrages für eine Reise, zumal für Aus- und Rückreise, gegeben. Wenn nach Seem.O. 28 Abs. 1 der Heuervertrag für eine Reise oder auf Zeit abgeschlossen werden kann, so ist, da der Abschlufs auf Zeit auch den auf unbestimmte Zeit umfafst (vgl. § 28 Abs. 3), in jener Alternative nicht ein Gegensatz zum Ausdruck gebracht, sondern ein besonderer Fall der Gesamtheit der übrigen gegenübergestellt[3]. Der Wert der Reiseheuerung liegt darin, dafs bei ihr die Dauer des Vertragsverhältnisses eben durch die im voraus nicht feststehende Dauer der Unternehmung sich bestimmt, um derentwillen der Vertrag geschlossen wird. Die Reiseheuerung mufste daher ihre Hauptrolle so lange spielen, als der Reeder sich die Arbeitskraft der Schiffsleute für ein Unternehmen zu sichern hatte, dessen voraussichtliche Dauer sich mit annähernder Sicherheit nicht berechnen liefs. Das Aufkommen der Dampfschiffahrt hat durch die genauere Bestimmbarkeit der überdies verkürzten Dauer der Reisen in Verbindung mit den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen eine wesentliche Änderung der Dinge herbeigeführt. Die Heuerung auf unbestimmte oder anders, als durch die Reisedauer, bestimmte Zeit, die vor einem Menschenalter noch als Ausnahmefall betrachtet wurde, hat seitdem gegenüber der Reiseheuerung eine bedeutende Zunahme erfahren[4]. Auch in dieser

[1] Vgl. hierzu Lotmar, Arbeitsvertrag I 522 ff.

[2] Eine gesetzliche Begrenzung dieses Zeitraums kennt das deutsche Recht nicht (vgl. jedoch B.G.B. 625). Japan 585 (Lönholm) läfst den Heuervertrag des Schiffsmanns nicht für länger als ein Jahr geschlossen werden, aber unter Gestattung der Erneuerung.

[3] Die Gegenüberstellung des auf die Reise und des auf bestimmte Zeit geschlossenen Heuervertrages ist sehr alt, vgl. Cons. 184 f., Pisa Brev. cur. mar. c. 49 bei Bonaini III 388 (marinarius locatus ad mensem vel ad viadium seu alio quocumque modo), Zara (c. 1300) IV 34, auch 43, 44, 53, 62, 63 (Pard. VI), Barcelona V. v. 1340 art. 9 (Pard. V 355), Wisby SR 46: sik vorhüren tor tid u. a. m. Über die Schutzvorschriften des Stat. off. Gaz. (1441) c. 71 s. oben S. 407 Anm. 1; auch Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung, S. 178.

[4] Vgl. Begr. z. Entw. e. Seem.O. (1900) S. 47 f., Schriften des Ver. f. Socialpol. CIII 1 S. 13, 276 f., 375, CIV 1 S. 197, 343 (vgl. 367, 419), 527, CIV 2 S. 37.

Digitized by Google

Beziehung ist dem Dienstvertrage des Schiffers, bei dem die Reiseheuerung von jeher eine untergeordnete Rolle spielte, der Dienstvertrag der übrigen Personen der Schiffsbesatzung angenähert worden.

Die vom Reeder im Dienstvertrage zugesicherte Vergütung kann, soweit sie nicht Naturalvergütung in Gestalt von Logis und Kost ist, ihrer Höhe nach fest bestimmt oder unbestimmt oder teils bestimmt, teils unbestimmt sein. Die fixe Heuer wird entweder, was jetzt bei weitem die Regel bildet, „zeitweise bedungen" (H.G.B. 549, Seem.O. 80), „nach Zeitabschnitten bemessen" (B.G.B. 621 Abs. 4, 623), oder sie wird „in Bausch und Bogen für die ganze Reise[1] bedungen" (H.G.B. 549, Seem.O. 80). Die Zeitheuer überwiegt gegenwärtig bei weitem. Die nicht fest bestimmte Heuer kann in der Beteiligung des Schiffers oder Schiffsmanns an Fracht oder Gewinn bestehen (s. oben S. 417 f.) oder in der Verschaffung einer Erwerbsgelegenheit[2], z. B. durch Gestattung der Verladung von Gütern für eigene oder fremde Rechnung oder der Annahme von Belohnungen usw. seitens Dritter, besonders seitens der Ladungsinteressenten[3]. Vergünstigungen dieser Art haben früher in Gestalt des Anspruchs auf Kaplaken, Windegeld, Kühlgeld u. dgl. und des Rechts auf Führung und Pakotille den Mitgliedern der Schiffsbesatzung vielfach als gesetzliches Recht zugestanden. Gegenwärtig können sie nur auf Grund des Dienstvertrages zugelassen sein und spielen im allgemeinen nur für den Schiffer und die auf Nebeneinnahmen angewiesenen Schiffsleute (wie Stewards) eine Rolle.

Es ist durchaus die Regel, dafs die Dienst- und Heuerverträge der Schiffsbesatzung im Hinblick auf ein bestimmtes Schiff geschlossen werden. Die auf Grund des Vertrages zu beanspruchende und zu erbringende Dienstleistung ist dadurch näher bestimmt. In der Grofsreederei der Gegenwart hat aber das Schiff seine individuelle Bedeutung zu einem Teile eingebüfst. Die grofse Zahl der hier den Schiffspark bildenden Fahrzeuge, die Gleichartigkeit der zu demselben Typ gehörenden und die Häufigkeit der Ersetzung veralteter oder sonst entwerteter Schiffe durch neue wirken hier

[1] Die Worte „für die ganze Reise" würden im Gesetze besser fehlen, weil Pauschheuer auch bedungen sein kann, ohne dafs der Heuervertrag für eine Reise geschlossen zu sein braucht (vgl. Prot. IV 1983).

[2] Über diese Art der Vergütung Lotmar, Arbeitsvertrag I 698 ff. Vgl. H.G.B. 544, 543 (dazu Lotmar a. a. O. I 705 Anm. 1).

Digitized by Google

zusammen. Daher wird namentlich der Schiffer nicht mehr selten[1] für den Dienst der Reederei in der Art angestellt, dafs die Zuweisung eines bestimmten, wenngleich etwa im Anstellungsvertrage genannten, Schiffes nicht als wesentlicher Bestandteil des Vertrages gelten, daher namentlich das Vertragsverhältnis den Verlust des Schiffes überdauern soll. Die dem Schiffer als solchem gesetzlich gewährten Rechte und auferlegten Pflichten haben aber überwiegend die erfolgte Zuweisung eines bestimmten Schiffes zur Voraussetzung.

VI. Der Inhalt des einzelnen Heuervertrages bestimmt sich in erster Linie nach der innerhalb der gesetzlichen Schranken verbliebenen Vereinbarung. Die grofse Zahl der in einzelnen Betrieben abzuschliefsenden Verträge in Verbindung mit der Gleichartigkeit der durch sie zu begründenden Verpflichtungen hat aber die natürliche Folge gehabt, dafs die Heuerung vielfach auf die im voraus festgestellten Bedingungen der Reederei erfolgt, die nur in einzelnen Beziehungen von Fall zu Fall Abwandlungen erfahren. In neuester Zeit hat dann die zunehmende Organisierung der Schiffsleute zu gemeinsamer Wahrung ihrer Berufsinteressen ihnen einen wichtigen Anteil an der Feststellung dieser allgemeinen Bedingungen an manchen Orten verschafft. Der Tarifvertrag hat begonnen, auch auf diesem Gebiete Verwendung zu finden[2]. Durch ihn wird der Abschlufs des einzelnen in seinen Herrschaftsbereich fallenden Heuervertrages vereinfacht und gesichert, indem dessen Inhalt in bestimmten Beziehungen im voraus festgestellt wird[3].

Insoweit als die Parteien von der ihnen freigegebenen Vereinbarung weder auf die eine noch auf die andere Art Gebrauch gemacht haben, füllt das Gesetz durch die für diesen Fall getroffenen Vorschriften den Rahmen des Vertrages aus. Der Regel nach direkt, indem es sagt, was in Ermangelung von Vereinbarungen gelten oder als vereinbart angesehen werden soll[4], zuweilen indirekt, indem es eine andere Quelle erschliefst, welcher der nicht

[1] Als Ausnahme wird dies schon Prot. IV 1961 erwähnt. S. ferner Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 187; Lewis, Handbuch, S. 92 Anm. 15; Wagner I 30 Abs. 1 a. E., 242.

[2] Vgl. dazu Schriften d. Ver. f. Socialpolitik CIV 1 S. 178, 395, 397, 525, 527 f., 577, 609; Lotmar, Arbeitsvertrag I 95 Anm. 2, 583 Anm. 5, 789 Anm. 2.

[3] Über die rechtliche Bedeutung des Tarifvertrages s. Lotmar, Arbeitsvertrag I 773 ff., dagegen aber Baum in Gruchots Beitr. XLIX 261 ff.

[4] So Seem.O. 28 Abs. 2 u. 3, 32 Abs. 1, 45 Abs. 1, 56 Abs. 1, 66 Abs. 1, 67 Abs. 1.

Digitized by Google

aus dem Vertrage ersichtliche Teil seines Inhalts entnommen werden soll[1].

VII. Rechtsstreitigkeiten aus Dienst- und Heuerverträgen der Schiffsbesatzung unterstehen in einzelnen Beziehungen besonderen prozefsrechtlichen Vorschriften. Nach G.V.G. 101 Nr. 3 f gehören vor die Kammern für Handelssachen diejenigen den Landgerichten in erster Instanz zugewiesenen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch aus den auf die Rechte und Pflichten der Schiffsbesatzung sich beziehenden Rechtsverhältnissen geltend gemacht wird[2]. In Streitigkeiten, die sich auf das Rechtsverhältnis zwischen Reeder oder Schiffer und Schiffsmannschaft beziehen, kann die Entscheidung der Kammer für Handelssachen durch den Vorsitzenden allein erfolgen (G.V.G. 109 Abs. 3)[3]. Allerdings gilt diese Vorschrift nicht für Streitigkeiten aus Dienstverträgen des Schiffers und der aufser der eigentlichen Schiffsmannschaft[4] auf dem Schiffe angestellten Personen. Sie ist aber trotz der inzwischen erfolgten Ausschliefsung der Schiffsoffiziere aus der Schiffsmannschaft im Sinne des H.G.B. 481 auch jetzt noch auf Streitigkeiten zwischen ihnen und dem Reeder oder dem ihn vertretenden Schiffer anzuwenden[5]. Nach G.V.G. 23 Nr. 2 Abs. 3 umfafst nun aber die Zuständigkeit der Amtsgerichte in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern hinsichtlich des Dienst- oder Arbeitsverhältnisses. Unter diese Vorschrift würden an sich auch die Streitigkeiten zwischen Reeder und Schiffsbesatzung aus den Dienstverträgen der letzteren fallen. Da aber unter dieser

---

[1] So Seem.O. 29 (Ausspruch eines bestimmten Seemannsamts), 31 (vorher angefertigte Musterrolle), 47 (Ortsgebrauch des Anmusterungshafens).

[2] Besondere Gerichte für Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk begegnen schon früh, so z. B. Stat. v. Pera (13. Jahrh.) V 28 (Pard. VI 593), Ord. v. Rotterdam 1655 Art. 46 (Pard. VI 531). In Deutschland hat sich das hamburgische Gericht der Schifferalten, welches allerdings erst modernen Ursprungs war, bis zum Inkrafttreten der Reichsjustizgesetze (1. X. 1879) erhalten (Regl. f. d. Wasserschout v. 22. XII. 1865 § 9, Ausf.V. z. Seem.O. v. 26. II. 1873 § 5). Über besondere Seehandelsgerichte überhaupt s. Silberschmidt, Die Entstehung des deutschen Handelsgerichts §§ 2, 3, 5, 33, 34, Die deutsche Sondergerichtsbarkeit in Handels- und Gewerbesachen (Beil. z. Z. f. H.R. LV), §§ 20—24, 38—45, 60.

[3] Vgl. Hamb.G. v. 27. XI. 1874 § 5 Nr. 1 (Z. f.H.R. XX 505).

[4] Sie umfafst die zu eigentlich seemännischen Diensten für das Schiff angeheuerten Personen; vgl. Pappenheim in Gruchots Beiträgen XLIII 343 f.

[5] Pappenheim, Deutsche Juristen-Zeitung V (1900) S. 193.

Digitized by Google

Voraussetzung die erwähnten Bestimmungen des G.V.G. 101 Nr. 3 f und 109 Abs. 3 bedeutungslos wären, mufs ihnen eine Ausnahme von § 23 Nr. 2 Abs. 3 entnommen und die Zuständigkeit der Amtsgerichte in Rechtsstreitigkeiten der genannten Art lediglich nach G.V.G. 23 Nr. 1 abgegrenzt werden. Hinsichtlich der örtlichen Zuständigkeit der Gerichte für Klagen aus den Dienstverträgen der Besatzung ist besonderes nicht zu bemerken[1].

Vorzüglich für Streitigkeiten aus den Heuerverträgen der Schiffsbesatzung ist die den Seemannsämtern zugewiesene Aufgabe gütlicher Ausgleichung und vorläufiger Entscheidung von Bedeutung[2]. Andererseits kommt eben für solche Streitigkeiten das Verbot der Belangung des Schiffers vor ausländischem Gerichte besonders in Betracht[3]. Im Zusammenhange hiermit ist dem Auslande gegenüber die Gerichtsbarkeit der Konsuln und Konsulargerichte in Streitigkeiten aus Heuerverträgen[4] durch zahlreiche Staatsverträge gewährleistet[5].

II. Abschliefsung. § 32.[6]

I. Der Dienstvertrag, durch den jemand als Schiffer oder sonstiges Mitglied der Schiffsbesatzung angestellt werden soll, wird

---

[1] Über Einzelfragen s. R.O.H.G. XII Nr. 13, Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 20.

[2] Seem.O. 128, 129 Abs. 2 und 3, 130 f.; vgl. Wagner I 436 f.; auch R.O.H.G. XII Nr. 118.

[3] Seem.O. 129 Abs. 1. Vgl. Wagner I 437 f. und Goldschmidt, Handbuch I[3] 1, S. 341 Anm. 36 nebst den auf den weitergehenden Grundgedanken führenden Belegen ebd. S. 181 Anm. 143. Ein Verbot für den im Auslande aus dem Dienste entlassenen Schiffer, dort Ansprüche wegen Vertragsbruches gerichtlich geltend zu machen, besteht nach Finnland 56 (dazu Lang, Finlands sjörätt I 245).

[4] B.G. v. 8. XI. 1867 § 37, R.G. üb. d. Konsulargerichtsbarkeit v. 7. IV. 1900 §§ 1, 5, 7, 10.

[5] Vgl. z. B. die Konsularverträge des Deutschen Reichs mit Italien (B.G.Bl. 1869 S. 124 Art. 15, 1872 S. 134 f.), Spanien (B.G.Bl. 1870 S. 112 Art. 15, 1872 S. 211), den Niederlanden (R.G.Bl. 1872 S. 75 Art. 12), den Vereinigten Staaten (R.G.Bl. 1872 S. 103 Art. 13), Griechenland (R.G.Bl. 1882 S. 110 Art. 11), Japan (R.G.Bl. 1896 S. 740 Art. XVI, 1899 S. 364).

[6] Literatur: a) deutsche: Pöhls §§ 380 f., 393 f., 396; v. Kaltenborn I §§ 58 f., 75; Nizze, Das allgem. Seerecht I §§ 113 f., 140 f.; Mirufs, Das Seerecht u. d. Flufs-Schiffahrt nach den Preufsischen Gesetzen I §§ 263 bis 270, 380—388, II §§ 13—15; Lewis, Handbuch, S. 89. 106—108; Perels, Öffentl. Seerecht, S. 114, 150—157; Goldschmidt, System[4], S. 243; Stoerk

Digitized by Google

geschlossen zwischen dem Anzustellenden als Arbeitnehmer und dem Reeder als Arbeitgeber[1]. Es kann aber auch jemand, der nur erst Reeder zu werden beabsichtigt, z. B. für ein im Bau begriffenes oder noch nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendetes Schiff, einen Schiffer engagieren. So namentlich auch, wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt in eigenem Namen zu verwenden, es aber nicht selbst zu führen beabsichtigt (§ 510 Abs. 1)[2]. Wird ein Schiffsmann für ein Kauffahrteischiff angeheuert, welches das Recht zur Führung der Reichsflagge noch nicht ausüben darf, so werden die Vorschriften der Seem.O. über die Abschliefsung des Vertrages (§§ 27 ff.) entsprechend anzuwenden sein. Der Kreis der Personen, mit denen als Arbeitnehmern Dienst- und Heuerverträge geschlossen werden

---

in v. Stengels W.B. d. deutschen Verwaltungsrechts, Ergänzungsbd. III 212 bis 216; Boyens I 451—453; Schaps S. 139—141; Pappenheim, Geschichtliche Entwickelung, S. 167—169, 173—178; Lüdemann, Die Haftung des Reeders usw. (s. oben S. 415 Anm. 1), S. 9—13; ferner die Kommentare zur Seem.O. v. 1872 in Lewis Seerecht[2] I 174 ff. und Perels, Sammlung, S. 60 ff., zur Seem.O. und dem Stell.Verm.G. v. 1902 von L. Perels, Loewe, Knitschky-Rudorff S. 580 ff., 697 ff., Brodmann S. 497 ff., 1015 ff. b) fremde: Abbott S. 217, 219—227, 233; Maclachlan S. 204 f., 216—229; Hughes S. 8—10; van Hall, dissert. histor.-iurid. de magistro navis (Amsterdam 1822) c. I § 2 f.; de Wal II 69, 71, 113—122; Kist V[2] 95 f., 153—166; Asser, Schets v. h. nederlandsche Handelsrecht[7] blz. 145, 147; Molengraaff, Leidraad blz. 263 f.; Hallager-Hagerup S. 46 f., 84—89; Hambro S. 51—54; Bentzon S. 97, 114 f.; Platou S. 138 f., 191—193; Lang, Finlands sjörätt I 234—238; Pardessus, Cours[6] II 190 f., 249—251; Filleau, Traité de l'engagement des équipages des bâtiments de commerce[2] (mir nicht zugänglich); Cresp-Laurin I 456—469, 563—567; de Valroger II 1—3, 25—33; Desjardins II nr. 261, 385—389, III nr. 598—602, 613—628; Lyon-Caen et Renault V nr. 349—367, 487—494; Terquem, De l'engagement des gens de mer (Thèse, Paris 1894), p. 17—34, 61—64; Douillard, Les loyers des gens de mer (Paris 1897), p. 9—23, 31—42, 48—51; Jacobs I nr. 222—225; Vidari VI nr. 5049 f., 5194—5207; Pipia I nr. 580—586.

[1] Wenn in Seem.O. 2 Abs. 3 als Schiffsmann im Sinne dieses Gesetzes jede ... für Rechnung des Reeders angestellte Person bezeichnet wird, so enthält dies dieselbe Ungenauigkeit, die sich im H.G.B. 510 Abs. 1 findet.

[2] Die Anstellung des Schiffers für eine Reederei erfolgt nach Mehrheitsbeschluß (§ 491). Der Mitreeder, dem mehr als die Hälfte des Schiffs gehört, kann sich selbst als Schiffer anstellen. Den besonderen Schutz, den Finnland 32 Abs. 2 und Skand. 24 Satz 2 (s. schon Schweden 1864 § 24 a. E.) hier der Minderheit gegen Übervorteilung gewähren, kennt das deutsche Recht nicht; s. aber Boyens I 202 Anm. 15.

Digitized by Google

dürfen, ist schon seit dem Mittelalter aus sehr verschiedenen Gründen des öffentlichen Wohls von der Gesetzgebung einschränkend abgegrenzt worden[1]. Verschwunden sind jetzt die Vorschriften, nach denen die Anstellung eines Schiffers oder Schiffsmanns, der schon in anderem Dienste gestanden hatte, an die Beibringung eines Entlassungszeugnisses des früheren Reeders gebunden war[2]. Die älteren Verbote der Anheuerung Fremder auf einheimische und der Verheuerung Einheimischer auf fremde Schiffe[3], die ein Ausflufs streng protektionistischer Schiffahrtspolitik waren, haben sich in ersterer Richtung noch indirekt in den Gesetzgebungen erhalten, die das Recht der Flaggenführung von der Nationalität des Schiffers oder (und) eines Teiles der Schiffsmannschaft abhängig machen[4]. Nach deutschem Recht ist der Reeder in der Auswahl der Personen, mit denen er den Dienstvertrag abschliefsen will, nur durch die Vorschriften beschränkt, die im Interesse der Sicherheit des Schiffes eine bestimmte gewerbliche Qualifikation des Schiffers und gewisser Schiffsleute fordern[5], und durch diejenigen, welche im Interesse der Schiffsleute ein bestimmtes Alter oder auch die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit zur Vorbedingung der Anstellung machen[6]. Die rechtlichen Folgen der

---

[1] Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung, S. 174 f.

[2] Wagner I 336, ferner Lüb. Rec. v. 1530 Art. 15 (Pard. II 493), 1572 Art. 14 (ebd. 502), dän. Seer. v. 1561 c. 2, preufs. A.L.R. II 8 § 1448, darnach preufs. Entw. II 411 Abs. 2 (Streichung: Prot. IV 1754); s. auch preufs. Kab. Ordre v. 23. XI. 1831 (Ges.Samml. S. 255), G. betr. d. Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft v. 26. III. 1864 § 9.

[3] Marseille (1253—55) IV 18 (Pard. IV 274), Venedig (1255) c. 24 (ed. Predelli e Sacerdoti), Ancona c. 97 (Pard. V 198), s. auch Const. soc. nav. Bajonens. (Pard. IV 288), Barcelona V. v. 1354 c. 11 (Pard. V 464), noch Ord. de la mar. II 7, 10 und spätere Verordnungen (Desjardins I nr. 49, 50).

[4] Wagner I 154, in Ansehung des Schiffers s. Finnland 31, Spanien 609; ferner Hambro s. 51; Hallager-Hagerup S. 39 ff.; Bentzon S. 96. Nach französischem Rechte mufs der französische Teil der Besatzung aus inscrits maritimes bestehen (s. Desjardins III nr. 598 ff.; Lyon-Caen et Renault V nr. 322 ff.). Nach Rufsland 192 (v. Zwingmann) werden auf Seehandelsfahrzeugen vereidigte Schiffer, Steuerleute und Lootsen vor anderen angenommen; das Eidesformular bei v. Zwingmann S. 172.

[5] Wagner I 243, 325 ff.; Perels, Sammlung, S. 113 ff., Bektmchg v. 16. I. 1904 (R.G.Bl. S. 3).

[6] Wagner I 338 f.; Lotmar, Arbeitsvertrag I 250 f., 253 f.; Seem.O. 7 Abs. 4 (Begr. S. 43), Bektmchg., betr. d. Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste, vom 1. VII. 1905 (R.G.Bl. S. 561 ff.).

Digitized by Google

Anstellung einer danach nicht qualifizierten Person bestimmen sich nach allgemeinen Grundsätzen[1].

II. Der Dienstvertrag des Schiffers kann nach allgemeinen Grundsätzen durch Stellvertreter abgeschlossen werden. Der Korrespondentreeder hat eine gesetzliche, aber die Reederei selbst nicht ausschliefsende Vertretungsmacht zur Anstellung des Schiffers (§ 493 Abs. 4), für die er jedoch der Reederei gegenüber zur Einholung ihres Beschlusses verpflichtet ist (§ 496 Abs. 2)[2]. Aufserhalb des Heimatshafens fällt auch die Anstellung eines anderen Schiffers in den Bereich der gesetzlichen Vertretungsmacht des seitherigen Schiffers (§ 527 Abs. 1, dazu 516 Abs. 2). Darüber hinaus ist ein Kontrahieren durch Stellvertreter für den Reeder nicht ausgeschlossen[3]; es wird aber unter Umständen zu prüfen sein, ob die Ermächtigung zur Anstellung des Schiffers nicht vielmehr den Ermächtigten zum Ausrüster machen soll. Dagegen ist die Einsetzung des Schiffers durch den in Ausübung seines Amtes handelnden Konsul nicht als Anstellung durch einen gesetzlichen Vertreter des Reeders zu betrachten[4].

Den Heuervertrag wird der Reeder der Natur der Sache nach nur selten in der Lage sein persönlich abzuschliefsen. Regelmäfsig kontrahiert für ihn, wenn er nicht zugleich der Schiffer ist, ein Stellvertreter[5]. Eine gesetzliche Vertretungsmacht hierfür wohnt dem Schiffer bei[6] und zwar, soweit es sich um die Annahme der Schiffsmannschaft handelt, auch im Heimatshafen[7]. Dies sagt H.G.B. 526 Abs. 2 in wörtlicher Übereinstimmung mit A.D.H.G.B.

[1] Schaps Anm. 6 zu § 511, s. auch Prot. IV 1753 f.

[2] Wagner I 204 f., 208.

[3] Vgl. schon Urk. v. 1382 bei Germain, Hist. du comm. de Montpellier II nr. 183 S. 306 f. — Anstellung durch den Befrachter für den Reeder: Lyon-Caen et Renault V nr. 494, Rev. XIX 21 ff.

[4] A. M. R.O.H.G. XXII S. 47 (s. auch Wagner I 244, andererseits aber S. 263). S. dagegen Pappenheim in Gruchots Beitr. XLIII 364 Anm. 50.

[5] Vgl. schon Ancona stat. mar. v. 1397 (?) r. 81 (Pard. V 181): far promissione al patrone overo al ghometo overo al scrivano de alchuna ghalea overo ad alcuno chostituito e ordinato al trovare la ciurma.

[6] Wagner I 247 f., über den Steuermann S. 244. Seem.O. 3 Abs. 1 Satz 2 kommt nicht in Betracht (a. M. L. Perels Anm. 2 zu § 27), da er sich nur auf das Vorgesetztenverhältnis bezieht. Die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers ist keine ausschliefsliche, s. Wagner I 248; Boyens I 371 Nr. 4.

[7] Für die Entstehungsgeschichte dieser gesetzlichen Vertretungsmacht des Schiffers von besonderem Interesse Pisa brev. cur. mar. (1305) c. 76 (Bonaini III 404).

Digitized by Google

495 Abs. 2. Nun sind aber durch das R.G. v. 2. VI. 1902 im H.G.B. 481 die Schiffsoffiziere aus der Schiffsmannschaft herausgehoben und ihr als eine selbständige Gruppe innerhalb der Schiffsbesatzung gegenübergestellt worden. Die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers zur Annahme der Schiffsmannschaft im Heimatshafen würde daher dem Wortlaute des Gesetzes nach seine gesetzliche Vertretungsmacht zur Annahme von Schiffsoffizieren nicht mehr in sich schliefsen. Wer sich nur an den Gesetzestext hält, der mufs diese zwar grundlose und nicht beabsichtigte, aber nicht schlechthin widersinnige Rechtsänderung als erfolgt ansehen. Wer aber berücksichtigt, dafs die Änderung des § 481 im Entstehungsstadium des Gesetzes lediglich als formal betrachtet worden ist, und dafs sie, wörtlich verstanden, mit Bezug auf andere Vorschriften (§§ 519 Abs. 2, 780) zu sinnlosen Ergebnissen führen würde, der wird kein Bedenken tragen, ihr auch für den § 526 Abs. 2 die materielle Bedeutung abzusprechen[1].

Der Reeder kann sich im Abschlusse des Heuervertrages auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen[2]. Als solche fungieren in neuerer Zeit teils Angestellte des Reeders (so bei den von grofsen Reedereien eingerichteten Heuerbureaus), teils selbständige Gewerbetreibende (Heuerbaase), deren sich die Reeder vielfach dauernd zur Erlangung der Schiffsleute bedienen[3]. Die Vorschrift der Seem.O. (§ 12 Abs. 2), nach welcher gewerbsmäfsige Stellenvermittler für Schiffsleute als Vertreter des Reeders nicht bestellt werden dürfen, hat auch für die Heuerbaase hieran nichts geändert, da sie sich nur auf die Vertretung bei der Musterung bezieht[4].

An der Stellung des Reeders als Vertragspartei wird durch seine Vertretung beim Vertragsabschlusse nichts geändert. Insbesondere kommt, auch wenn der Schiffer als gesetzlicher Vertreter des Reeders den Vertrag abschliefst, dieser nach deutschem

[1] Vgl. des Näheren Pappenheim, Deutsche Juristenzeitung V 192 ff., zustimmend Loewe, Seem.O., S. 132 Anm. 1 c zu § 481. A. M. Cosack, Handelsrecht[6], S. 146 unter 2a, vgl mit S. 150 unter 1 (und 716 unter II b).

[2] Vgl. dazu Wagner I 248 Anm. 9 und Text dazu, ferner nunmehr Seem.O. 12 Abs. 2 (s. auch § 76 Abs. 2), wo das Wort „Reederei", ebenso wie im § 27 Abs. 1, abweichend vom H.G.B. (§ 489) einerseits, vom See-Unf.Vers.G. (§ 3 Abs. 4) andererseits nicht technisch zur Bezeichnung auch des Alleinreeders dient, vgl. §§ 76 Abs. 2, 119. In einem vierten Sinne (Betrieb des Reedergewerbes) wird Reederei in Seem.O. 120 verwendet.

[3] Begr. z. Entw. d. Stell.Verm.G. (R.T. X. Leg.Per. II. Sess. Drucks. Nr. 4 S. 169). Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 31 (Vereinigte Staaten).

[4] Vgl. unten S. 441 Anm. 3.

Digitized by Google

Recht ausschliefslich zwischen dem Reeder und dem Schiffsmann zustande (H.G.B. 533 Abs. 1)[1]. Vermöge der Sondervorschrift des H.G.B. 487 hat die Abschliefsung des Vertrages durch den Schiffer auf Grund seiner gesetzlichen Vertretungsmacht nicht einmal den Eintritt blofser Sachhaftung des Schiffsvermögens zur Folge[2]. Andererseits können Ansprüche der Schiffsleute gegen den Schiffer aus der durch ihn erfolgten Anheuerung nach den allgemeinen Vorschriften des §§ 533 Abs. 2, 511 und 512 begründet sein[3]. Diese Ansprüche wären aber ebensowenig gegen den Schiffer als Kontrahenten der Heuervertrages gerichtet, wie etwa die gegen ihn aus mangelhafter Erfüllung des von dem Reeder geschlossenen Heuervertrages erwachsenen.

III. Die Zusammenführung der Parteien zum Vertragsabschlusse erfolgt beim Heuervertrage, der auch hierin dem Gesindevertrage ähnelt, besonders häufig im Wege der Vermittelung. Früher anscheinend teilweise den mit der Registerführung über die Schiffsleute betrauten Personen ausschliefslich gestattet[4], ist sie im 19. Jahrhundert zunächst Gegenstand privater und zwar gewerbemäfsig betriebener Tätigkeit geworden[5]. In dieser Gestalt hat sie um die Mitte des vorigen Jahrhunderts begonnen, durch die Ausbeutung der arbeitsuchenden Schiffsleute von seiten der sog. Heuerbaase die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen[6]. Die Gesetzgebung

[1] Vgl. Wagner I 260 Anm. 9 und Text dazu. S. dagegen u. a. noch Prot. IV 1929.

[2] Vgl. Wagner I 183; Pappenheim in Gruchots Beitr. XLIII 355.

[3] Wagner I 260, 368 f. Das nach § 481 den Schiffer selbst einschließende Wort „Schiffsbesatzung" steht im § 512 nur versehentlich. Der zu weite Ausdruck ist in 2. Lesung des A.D.H.G.B. an die Stelle des in 1. Lesung (Art. 457) angenommenen, zu engen Ausdrucks „Schiffsmann" gesetzt worden, um die außer Schiffer und Schiffsmannschaft zur Schiffsbesatzung gehörigen „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" aufzunehmen.

[4] Darüber Wagner I 336 f.

[5] Nizze S. 308 bezeichnet im Jahre 1857 den Hamburger und Lübecker Wasserschout als „Behörden für die Vermittelung des Engagements der Seeleute" und stellt sie den Heuerbureaus des englischen Merch.Sh.A. v. 1854 zur Seite. Aus seinen weiteren, auf Pöhls I 343, 347 (und den ihn, wie gewöhnlich, ausschreibenden v. Kaltenborn I § 75 Anm. 8) gestützten Ausführungen erhellt aber die Unrichtigkeit dieser Auffassung. Die läb. V. v. 2. VI. 1856 (s. Wagner I 337 Anm. 4) scheint Nizze noch nicht zu kennen.

[6] Eine Zusammenstellung der vornehmlich zu Tage getretenen Mißbräuche s. in der Begr. z. Entw. d. Stell.Verm.G. S. 169 f. Vgl. ferner Anl. A ebd. S. 178 ff., Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 10 f., CIV 1 S. 188 ff., 409 f., 581 f., 593. Darüber, daß auch in England die Gesetzgebung das Übel noch nicht

Digitized by Google

ist zuerst in England gegen die Mifsbräuche eingeschritten[1]. In Deutschland ist die für Bremen schon 1856 eingeführte Konzessionspflichtigkeit des Heuerbaasgewerbes durch die Gewerbeordnung wieder beseitigt worden, deren eigene Vorschriften (§§ 35 Abs. 3 u. 4, 38 Abs. 2) zumal vor Erlafs des R.G. v. 30. VI. 1900 ein behördliches Einschreiten nur in engen Grenzen, übrigens auch insoweit nicht unbestritten[2], ermöglichten[3]. Zu ihnen sind mit dem 1. Januar 1900 die reichsrechtlichen Schutzvorschriften von B.G.B. 138 und 655 hinzugetreten[4]. Dann aber ist im Zusammenhange mit der Revision der Seem.O. die Materie durch ein besonderes Reichsgesetz geregelt worden.

Das R.G., betreffend die Stellenvermittelung für Schiffsleute, vom 2. Juni 1902, welches am 1. April 1903 in Kraft getreten ist, bezieht sich nur auf die gewerbsmäfsige Stellenvermittelung für Schiffsleute. Seine Vorschriften finden daher keine Anwendung einerseits auf die dauernde, aber nicht Gewinnerzielung bezweckende, andererseits auf die zwar Gewinnerzielung beweckende, aber nur gelegentliche Stellenvermittelung[5]. Dagegen wird die Gewerbsmäfsigkeit der Vermittelung nicht notwendig dadurch ausgeschlossen, dafs der Entgelt für sie nicht in Gestalt einer selbständigen Gebühr erhoben wird. Der Inhaber einer Seemannsherberge, der zugleich den bei ihm Wohnenden ohne besondere Vergütung, aber unter Berechnung höherer Sätze für Miete und Kost[6] Stellungen verschaffte, wäre als Stellenvermittler im Sinne des Gesetzes zu

---

hat ausrotten können, s. ebend. CIII 1 S. 65 ff. Über Frankreich ebd. S. 249 ff., Desjardins III nr. 628, über Nordamerika die angef. Anl. A S. 188, besonders Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 32 ff., Ber. d. Hamb. Handelskammer 1903 S. 45 f.

[1] M.Sh.A. 1854 s. 146—148, 234—238, dann 43 & 44 Vict. c. 16 s. 5, 6, 9 (1888), jetzt M.Sh.A. 1894 s. 108—110, 214—220.

[2] Vgl. R.T. X. Leg.Per. II. Sess. 1900/01 Drucks. Nr. 4 S. 179, 183.

[3] Hohes Lob verdient unter diesen Umständen die Bekämpfung der Ausbeutung der Schiffsleute durch die Einrichtung von Heuerbureaus seitens der Reeder selbst, besonders der Hamburg-Amerika-Linie und des Bremer Lloyds.

[4] Lotmar, Arbeitsvertrag I 172.

[5] Begr. S. 173. Unter das Gesetz fällt daher insbesondere nicht die Stellenvermittelung durch die Heuerbureaus der Seemannsmission, der Seemannsvereine, der Reedereien und Reedervereine (Begr. S. 171), immer jedoch nur unter der Voraussetzung, dafs die erhobenen Gebühren zur Deckung der Kosten, nicht etwa zur Ansammlung anderen Zwecken dienender Fonds oder zur Verwendung für andere Zwecke zu dienen bestimmt sind.

[6] Oder auch unter Gewährung von Preisermäfsigung an diejenigen, die etwa keine Stelle durch ihn erhalten hätten.

Digitized by Google

betrachten. Unter den Schiffsleuten, die das Gesetz zu schützen sucht, sind, wie seine ganze Entstehungsgeschichte ergibt, nur Seeschiffsleute zu verstehen[1] und zwar natürlich auch solche, die eben auf Grund der Vermittelung zum ersten Male in Schiffsdienste zu treten beabsichtigen[2]. Das Wort ist demnach nicht in dem technischen ohnehin die bereits erfolgte Anstellung voraussetzenden Sinne der Seem.O. (§§ 2 Abs. 3, 3 Abs. 1 u. 2), sondern in einer allgemeineren, auf den Beruf hinweisenden Bedeutung zu verstehen. Es schliefst auch die Schiffsoffiziere der Seem.O. in sich und stimmt insoweit mit dem vom Heimschaffungsgesetze gebrauchten Ausdrucke „Seeleute" überein, der aber auch den zu den Schiffsleuten nicht zu zählenden Kapitän in sich begreift[3]. Den Schiffsleuten läfst das Gesetz seinen Schutz zu teil werden ohne Rücksicht auf ihre eigene Nationalität und auf die des Schiffers, auf dem sie angeheuert sind, oder auf das sie sich verheuern wollen[4]. Nur Kauffahrteischiffe aber d. h. zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Schiffe fallen zunächst unter das Gesetz. Das erhellt einmal aus der Vorschrift des § 4 Abs. 2, dafs die Vermittelungsgebühr je zur Hälfte von dem Reeder und dem Schiffsmann zu zahlen ist, sodann aus der des § 10, dafs ein Abdruck des Gesetzes auf jedem deutschen Kauffahrteischiff im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein mufs. In beiden Beziehungen wäre, wenn das Gesetz auch für andere als Kauffahrteischiffe gelten wollte, die Einschränkung seiner Bestimmungen auf

---

[1] Das kommt verschiedentlich auch in dem Gesetze selbst zum Ausdruck, so wenn als Arbeitgeber der Schiffsleute nur die Reeder genannt werden (§ 4 Abs. 1 u. 2), wenn die Verleitung des Schiffsmanns zum Bruche nur des „Heuervertrags" mit Strafe bedroht, der Führer des Schiffes Kapitän genannt und die Auslegung eines Abdrucks von dem Gesetze im Volkslogis nur für (deutsche) Kauffahrteischiffe vorgeschrieben wird (§§ 8 Nr. 2c, 9 Nr. 3 u. 4, 10).

[2] L. Perels S. 78 Anm. 1c. Der Sprachgebrauch des M.Sh.A. 1894, welcher „apprentices" nicht unter „seamen" begreift (s. 742) und für sie besondere Vorschriften trifft (namentlich s. 105—109), ist dem deutschen Rechte fremd.

[3] Heimsch.G. 5. Die Einreihung auch der Kapitäne unter die Schiffsleute, für die sich Loewe, Seem.O., S. 125 Anm. 2 ausspricht, stimmt mit dem Sprachgebrauch nicht überein. Ein Bedürfnis, das Gesetz auf sie anzuwenden, ist nicht gegeben, wie denn übrigens auch für die höheren Schiffsoffiziere das Gesetz kaum von praktischer Bedeutung sein dürfte. Im Ergebnis mit dem Texte übereinstimmend Perels a. a. O.

[4] Vgl. insbesondere die ausdrückliche Beschränkung der Vorschrift des § 10 auf deutsche Kauffahrteischiffe. — S. dagegen M.Sh.A. 1894 s. 267 ff. und dazu Anl. A z. Begr. des Entw. z. Stell.Verm.G. S. 188.

Digitized by Google

letztere ohne Grund[5]. Nur unter den Voraussetzungen des Flaggen.G. 26 (s. oben S. 14 ff.) findet es auf Nichtkauffahrteischiffe Anwendung.

Die Mittel zur Bekämpfung der im Heuerbaaswesen hervorgetretenen Mifsbräuche entnimmt das Gesetz vorwiegend dem öffentlichen Recht. Es führt sich selbst geradezu als ein gewerberechtliches Spezialgesetz ein, dessen besondere Bestimmungen für die gewerbsmäfsige Stellenvermittelung für Schiffsleute den Vorschriften der Gew.O. vorgehen (§ 1). Das Gesetz regelt im allgemeinen die Materie unmittelbar reichsrechtlich. Nur in einzelnen Beziehungen beruft es innerhalb bestimmter Grenzen die Landesgesetzgebung (§ 7, Gew.O. § 21) oder die Landesregierungen (§§ 4 Abs. 1, 5) zur Ausgestaltung seiner Vorschriften, oder ermächtigt es mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse die Landeszentralbehörden, Ausnahmen von seinen Bestimmungen zuzulassen (§§ 2 Abs. 2 Nr. 2, 3 Abs. 1 Satz 2)[2]. Es bindet den gewerbsmäfsigen Betrieb der Stellenvermittelung für Schiffsleute an die Erlaubnis der höheren Verwaltungsbehörde[3] und gebietet[4]

[1] Ob das Schiff zur Ausübung des Flaggenrechts befugt ist (Flagg.G. 11, 12, 16, vgl. Seem.O. 1), ist ohne Belang.

[2] Auf Grund der im Texte genannten Vorschriften und des § 38 (Abs. 1 u. 3) der Gew.O. sind im Jahre 1903 eine Anzahl zum grofsen Teile wörtlich übereinstimmender, landesrechtlicher Verordnungen erlassen worden: für Preufsen v. 6. III. u. 4. IV. (Min.Bl. d. Hdls. u. Gew.Verw. S. 70 ff., 125), Lübeck v. 14. III. und 27. III. (Sammlg. d. lüb. Ges. u. Verordn. S. 63, 70, 162 f.), Oldenburg v. 20. III. (G.Bl. Bd. XXXIV S. 626, 627), Hamburg v. 23. III. (G.Samml. I. Abt. Nr. 21), Bremen v. 1. IV. (G.Bl. S. 29, 30). Sie regeln namentlich die Führung der Geschäftsbücher, die Anbringung von Namen und Berufsbezeichnung der Stellenvermittler am Geschäftslokale, sowie in Anzeigen u. dgl., die Einholung behördlicher Genehmigung zur Ausübung des Gewerbebetriebes durch Stellvertreter und zur Beschäftigung von Hilfspersonen. Sie verbieten die Gewährung von Dienstleistungen an Personen, die sich nicht im Besitze eines gehörigen Seefahrtsbuches oder der zur Übernahme von Schiffsdiensten erforderlichen Zustimmung des gesetzlichen Vertreters befinden, die Einwirkung auf Schiffsleute oder Reeder behufs Herbeiführung der Lösung von Heuerverträgen, die Erhebung von Pränumerandozahlungen, insbesondere von Einschreibegeldern bei Annahme des Auftrags. Sie ordnen die Ausübung der polizeilichen Kontrole des Geschäftsbetriebes u. a. m.

[3] §§ 2 Abs. 1, 6 Abs. 2, 8 Nr. 1. Zuständig sind in Preufsen der Regierungspräsident, in Lübeck das Polizeiamt, in Oldenburg die Ministerialabteilung für Gewerbesachen, in Hamburg die städtische Polizeibehörde, die zuständige Landherrenschaft und (im Amte Ritzebüttel) der Amtsverwalter, in Bremen für die Stadt Bremen die Polizeidirektion, für das Landgebiet der Landherr, für die Hafenstädte die Ämter.

[4] § 2 Abs. 2; für Nr. 2 s. das im Text zuvor Bemerkte.

Digitized by Google

die Versagung dieser Erlaubnis, wenn entweder Tatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Nachsuchenden in Bezug auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb dartun, oder der Nachsuchende selbst oder durch andere[1] eins der Gewerbe betreibt, die das Gesetz auf Grund der gemachten Erfahrungen für unvereinbar mit der Stellenvermittelung erklärt[2]. Dem entsprechend ist der Betrieb dieser Gewerbe den Personen, welche die Stellenvermittelung für Schiffsleute gewerbsmäfsig betreiben, bei Strafe verboten (§§ 3 Abs. 1, 8 Nr. 2a), ebenso die Anknüpfung einer Geschäftsverbindung mit Gewerbetreibenden der bezeichneten Art in der Weise, dafs sich der Stellenvermittler für die Ausübung seiner Vermittlertätigkeit Vergütungen irgendwelcher Art von jenen gewähren oder versprechen läfst (§§ 3 Abs. 2, 6 Abs. 2, 8 Nr. 2a)[3]. Der Gewerbebetrieb der Stellenvermittler selbst unterliegt mehrfachen besonderen Beschränkungen. Die ihnen zukommenden Gebühren werden durch Taxen bestimmt, die von den Landesregierungen oder den von diesen bezeichneten Behörden nach Anhörung von Vertretern der Stellenvermittler, der Reeder und der Schiffsleute festgesetzt werden (§ 4 Abs. 1)[4]. Überschreitet der Stellenvermittler diese Taxen, oder läfst er sich für die Ausübung seiner Vermittler-

[1] Diese Worte finden sich allerdings nur im § 3 Abs. 1, wo sie nicht überflüssig sind, weil sie auch den Fall treffen wollen, dafs Angehörige, Hausgenossen usw. das betreffende Gewerbe in eigenem Namen (die Begr. S. 175 sagt unrichtig: für eigene Rechnung) betreiben. Es mufs aber, wie die Begr. bemerkt, dieser Fall auch für die §§ 2 Abs. 2 Nr. 2, 6 Abs. 2 und 8 Nr. 2a unter dem Gewerbebetrieb mitverstanden werden. Die Abgrenzung wird nicht immer leicht sein; sie mufs wesentlich nach dem wirtschaftlichen Verhältnis der Beteiligten zu einander erfolgen.

[2] Es sind dies gewerbsmäfsige Vermietung von Wohn- und Schlafstellen, Gastwirtschaft, Schankwirtschaft, Kleinhandel mit geistigen Getränken, Handel mit Ausrüstungsgegenständen für Schiffsleute und das Geschäft eines Geldwechslers oder Pfandleihers (§ 3 Abs. 1). Sinngemäfs wird, obwohl dies im § 2 Abs. 2 nicht bestimmt ist, die Erlaubnis auch dann zu versagen sein, wenn der Nachsuchende mit einem Gewerbetreibenden der vorbezeichneten Art in der von § 3 Abs. 2 bezeichneten Weise in Geschäftsverbindung getreten ist (vgl. auch § 6 Abs. 2 a. E.).

[3] Ebenso (mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder mit Haft) wird der Gewerbetreibende selbst bestraft, der es unternimmt, einen Stellenvermittler für Schiffsleute durch Gewährung oder Versprechung von Vergütungen irgend welcher Art zu einer den Interessen des Schiffsmanns widerstreitenden Ausübung der Vermittlertätigkeit zu bestimmen. Vgl. dazu L. Perels S. 82 Anm. 4 u. 5.

[4] Vgl. brem. G.Bl. 1903 S. 33, lüb. Sammlg. d. Ges. u. Verordn. 1903 S. 162 f.

Digitized by Google

tätigkeit von dem Schiffsmann aufser den taxmäfsigen Gebühren irgendwelche Vergütungen gewähren oder versprechen, so hat dies seine Bestrafung zur Folge (§ 8 Nr. 2 b)[1]. Über ihren Gewerbebetrieb haben die Stellenvermittler nach Mafsgabe der von den Landesregierungen zu erlassenden Vorschriften[2] Bücher zu führen (§§ 5, 9 Nr. 1). Sie unterliegen hinsichtlich des Umfangs und der Art ihres Gewerbebetriebes einer polizeilichen Kontrole, über welche die Landesregierungen gleichfalls Vorschriften zu erlassen haben (ebd.)[3]. Die Erlaubnis zum Gewerbebetriebe kann auf Grund des Stell.Verm.G.[4] nur[5], wenn, mufs aber auch stets zurückgenommen werden, wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers seine Unzuverlässigkeit in Bezug auf den Gewerbebetrieb klar erhellt (§§ 6 Abs. 1, 7)[6]. In den bereits angeführten Fällen des § 6 Abs. 2 ist die Unzuverlässigkeit des Vermittlers in Bezug auf den Gewerbebetrieb stets ohne weiteres als gegeben anzusehen. Eine reichsrechtliche Strafandrohung für Stellenvermittler und

---

[1] Eine weitere Strafandrohung nach dem Vorgange des dän. G. über Verheuerungsagenten vom 12. IV. 1892 § 4 Abs. 2 enthält § 8 Nr. 2c für den Stellenvermittler, der es unternimmt, einen Schiffsmann zum Bruche des eingegangenen Heuervertrages zu verleiten.

[2] Begr. S. 177. Dazu die angeführten Verordnungen für Preufsen, Lübeck, Oldenburg u. Bremen Nr. 1—3, für Hamburg §§ 6—8.

[3] Im übrigen Gew.O. 53 Abs. 2, 147 Nr. 1, vgl. Hamb. V. v. 23. III. 1903 §§ 2, 17 I Nr. 1.

[4] V. f. Preufsen 12, 13, Lübeck 13, 6, Oldenburg 12, 13, Hamburg 16, 5, Bremen 13.

[5] Im Gesetze gelangt dies nicht zum Ausdruck; das „kann" in § 6 Abs. 1 der Regierungsvorlage ist aber in der R.T.Komm. (Drucks. X. Legisl.Per. II. Sess. Nr. 288a S. 15) nicht in dem Sinne durch „mufs" ersetzt worden, dafs dadurch die Zurücknahme aus anderen Gründen hätte zugelassen werden sollen.

[6] Nach § 6 Abs. 2 ist die Unzuverlässigkeit in Bezug auf den Gewerbebetrieb stets anzunehmen, wenn der Stellenvermittler wiederholt die festgesetzte Gebührentaxe überschritten oder sich aufser den taxmäfsigen Gebühren Vergütungen irgendwelcher Art von dem Schiffsmanne hat gewähren oder versprechen lassen, oder wenn er, sei es auch nur einmal, „dem Verbote des § 3 zuwiderhandelt". In letzterer Beziehung ist zu bemerken, dafs die Regierungsvorlage nur an das Zuwiderhandeln gegen § 3 Abs. 1 die Rechtsfolge des § 6 Abs. 2 anknüpfte. Die jetzige Fassung ist von der R.T.Komm. behufs Einbeziehung auch der Vorschrift des § 3 Abs. 2 gewählt worden (Drucks. 288a S. 16). Dabei hätte freilich von den Verboten des § 3 gesprochen werden sollen. — Über die Versagung des Gewerbebetriebes gegenüber solchen Stellenvermittlern, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes den Gewerbebetrieb begonnen haben, s. §§ 6 Abs. 3, 7.

Digitized by Google

Gewerbetreibende der im § 3 Abs. 1 bezeichneten Art (oben S. 433 Anm. 2) knüpft das Gesetz (§ 9 Nr. 2) zum Schutze der Schiffsleute gegen das sog. Kaper- oder Runnerunwesen[1] an die im Inlande erfolgende Verletzung der von einer zuständigen Behörde erlassenen Vorschriften zur Verhinderung des vorzeitigen Betretens einlaufender Schiffe und des Anbordbringens von geistigen Getränken. Strafbar macht sich auch (nach § 9 Nr. 3) der Kapitän, der im Inlande gegen die Vorschriften einer zuständigen Behörde, im Auslande gegen die Anordnungen eines Seemannsamts (Seem.O. 5 Abs. 1) Stellenvermittler für Schiffsleute oder Gewerbetreibende der im § 3 Abs. 1 bezeichneten Art an Bord läfst oder an Bord duldet. Es ist ein Versehen, dafs die Angestellten jener Personen, die eigentlichen Runner, hier nicht genannt sind[2]. Für deutsche Kauffahrteischiffe endlich ist noch die Strafandrohung an den Kapitän wegen Verletzung der schon (oben S. 431) erwähnten Vorschrift des § 10 anzuführen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2).

Die angeführten Schutzvorschriften, zu denen noch einige auf die Heuerbaase bezügliche Bestimmungen der Seem.O. hinzukommen[3], sind auch privatrechtlich von erheblicher Bedeutung. Stellenvermittler, sonstige Gewerbetreibende und Kapitäne, welche gegen diese Vorschriften verstofsen, sind dem Schiffsmanne nach B.G.B. 823 Abs. 2 zum Ersatze des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Stellenvermittler und dem sich seiner bedienenden Reeder oder Schiffsmann anlangend ist zunächst die Vereinbarung einer die behördlich festgesetzte Taxe überschreitenden Vermittelungsgebühr nach B.G.B. 134 nichtig. Ferner trifft mit Bezug auf jenes Rechtsverhältnis und zwar in Ansehung des Gebührenanspruchs des Stellenvermittlers Stell.Verm.G. 4 Abs. 2 einige privatrechtliche Bestimmungen. Reeder und Schiffsmann als Kontrahenten eines durch den Heuerbaas vermittelten Vertrages schulden ihm die taxmäfsige Gebühr je zur Hälfte; eine entgegengesetzte Vereinbarung zu Ungunsten des Schiffsmanns ist nichtig[4]. Für den Anspruch des Stellen-

[1] Vgl. darüber Anl. A z. Begr. d. Entw. S. 183, ferner z. B. Schr. d. Ver. f. Sozialpol. CIII 2 S. 249 f. („pisteurs"), CIV 1 S. 201, 410.

[2] Bei der dazu gehörigen Vorschrift des § 9 Abs. 2 hätte beachtet werden sollen, dafs zwar für die dort genannten Vorschriften der Seem.O., nicht aber auch für die Vorschrift des § 9 Abs. 1 Nr. 3 nur die Kapitäne deutscher Schiffe in Betracht kommen.

[3] §§ 12 Abs. 2, 46 Abs. 1, 48 (dazu L. Perels S. 78 Anm. 1a), 114 Nr. 7.

[4] Begr. S. 177, Komm.Ber. S. 16.

Digitized by Google

vermittlers auf die vom Reeder zu zahlende Hälfte schafft das Gesetz einen eigentümlichen Endigungsgrund. Es bestimmt, um den Vermittler an der Einhaltung des Vertrages durch den Schiffsmann zu interessieren und zu entsprechender Einwirkung auf ihn zu bestimmen, dafs der Anspruch des Vermittlers gegen den Reeder erlischt, wenn der Schiffsmann seinen Dienst nicht zur festgesetzten Zeit antritt[1].

Das Rechtsverhältnis zwischen Heuerbaas und Reeder einerseits, Heuerbaas und Schiffsmann andererseits beruht regelmäfsig auf einem Mäklervertrage. Streitig ist, ob der Heuerbaas als Handelsmäkler anzusehen ist und somit hinter den besonderen Vorschriften des Stell.Verm.G. zunächst die einschlagenden Bestimmungen des H.G.B. auf ihn anzuwenden sind. Die Rechte und Pflichten eines Handelsmäklers hat, wer gewerbsmäfsig für andere Personen, ohne von ihnen auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittelung von Verträgen über Gegenstände des Handelsverkehrs übernimmt (H.G.B. 93 Abs. 1). Der Heuerbaas würde also ein Handelsmäkler nur sein können, wenn die Heuerverträge als Verträge über einen Gegenstand des Handelsverkehrs im Sinne des § 93 anzusehen wären. Dies aber wird trotz der Unbestimmtheit des entscheidenden Ausdrucks[2] in Abrede gestellt werden müssen. Nicht jeder Vertrag, der im Interesse oder auch nur im Betriebe eines Handelsgewerbes geschlossen wird, ist ein Vertrag über einen Gegenstand des Handelsverkehrs im Sinne des § 93 Abs. 1. Das geht aus Abs. 2 des § 93 hervor, der Geschäfte über unbewegliche Sachen als Beispiel der nicht unter den Abs. 1 fallenden Verträge nennt, obwohl sie doch Handelsgeschäfte und sogar Grundhandelsgeschäfte sein

[1] Begr. S. 177 — unter Hinweisung auf das dän. G. v. 12. IV. 1892 (§ 2 Abs. 1 Satz 3).

[2] Sie hatte im Art. 67 A.D.H.G.B. nichts zu bedeuten, da er nur im Anschlufs an die Begriffsbestimmung des Art. 66 Abs. 1 die wichtigsten Geschäfte aufzählte, deren Vermittelung in der amtlichen Stellung der Handelsmäkler lag (preufs. Mot. S. 37). Als sachlich überflüssig hatte Art. 67 daher nicht ohne Anfechtung Aufnahme in das Gesetzbuch gefunden (Berl. Prot. S. 22, Prot. I 114). Dagegen grenzt nunmehr § 93 Abs. 1 den Begriff des Handelsmäklers namentlich dem des Zivilmäklers gegenüber ab. Eine bestimmtere Ausdrucksweise wäre daher für ihn geboten gewesen und hätte der nunmehrigen Meinungsverschiedenheit vorbeugen können; vgl. die verschiedenen Ansichten von Gareis, Deutsche Juristen-Zeitung II (1897), S. 391, Staub (unten S. 437 Anm. 2), Lehmann und Ring Nr. 67 zu § 1, Düringer und Hachenburg Anm. I 5 zu § 93, Makower[12] I Anm. IIIe zu § 93.

Digitized by Google

können[1]. Der Heuervertrag ist ein Vertrag, der die Leistung nichtkaufmännischer Dienste in dem Betriebe eines Handelsgewerbes zum Gegenstande hat. Das H.G.B. (§ 83) hat darauf verzichtet, das Arbeitsverhältnis aus einem Vertrage dieser Art den Vorschriften des Handelsrechts zu unterstellen. Ein solcher Vertrag wird daher auch nicht als Vertrag über einen Gegenstand des Handelsverkehrs im Sinne des § 93 Abs. 1 gelten können[2]. Wäre aber das Gegenteil anzunehmen und der Heuerbaas als Handelsmäkler Kaufmann (H.G.B. 1 Abs. 1, 2 Nr. 7), so würde er doch regelmäfsig Minderkaufmann und schon hierdurch von einer Reihe wichtiger handelsrechtlicher Vorschriften ausgenommen sein. Ferner wären auch nicht alle für Handelsmäkler insonderheit geltenden Bestimmungen des H.G.B. auf ihn anzuwenden, teils um ihres Inhalts willen (so die der §§ 96 und 100), teils weil sie durch die besonderen Vorschriften des Stell.Verm.G. ersetzt sind (so die der §§ 100 ff.). Die Bedeutung der Frage, ob der Heuerbaas Handelsmäkler ist, wird dadurch wesentlich verringert[3]. Übrigens können auch die Vorschriften des B.G.B. über den Mäklervertrag auf die Geschäfte des Heuerbaas nicht uneingeschränkt Anwendung finden. Vielmehr sind hiervon durch Stell.Verm.G. 4 sowohl B.G.B. 655 als auch teilweise B.G.B. 652 Abs. 1 und 653 Abs. 2 ausgeschlossen worden[4].

Die Eigenschaft des Heuerbaas als eines Mäklers hindert nicht, dafs der Reeder sich seiner auch als Vertreters in der Abschliefsung des von ihm vermittelten Vertrages bedient. Auf eine solche Vertretung finden die allgemeinen Vorschriften des Handelsrechts (H.G.B. 54) und des bürgerlichen Rechts Anwendung. Es hört

[1] H.G.B. 343, 2, 210 Abs. 2, 320 Abs. 3.

[2] Im Ergebnis übereinstimmend Staub[6, 7] I 324 Anm. 4, 336 Anm. 4 (der aber an letzterer Stelle übersieht, dafs nach B.G.B. 93 nicht die Vermittelung Gegenstand des Handelsverkehrs sein soll); a. M. Lehmann und Ring Nr. 67 zu § 1.

[3] Es sei noch darauf hingewiesen, dafs, wenn der Heuerbaas im allgemeinen Handelsmäkler wäre, er dies doch jedenfalls insoweit nicht sein könnte, als er, wie nicht selten (s. oben S. 428 Anm. 3), von einem Reeder mit der Vermittelung für ihn auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig betraut wäre. Auch die von hier aus sich ergebende Verschiedenheit spricht gegen die Einreihung des Heuerbaas unter H.G.B. 93.

[4] Die landesrechtlichen Verordnungen schreiben übeinstimmend vor (Preufsen, Oldenburg und Bremen 8 Abs. 1, Lübeck 9 Abs. 1, Hamburg 11), dafs der Stellenvermittler ein Zurückhaltungs- oder Pfandrecht an Gegenständen nicht ausüben darf, die anläfslich der Stellenvermittelung in seinen Besitz gelangt sind. Die Schaffung einer privatrechtlichen Besonderheit ist hiermit nicht beabsichtigt.

Digitized by Google

ferner der Vertrag zwischen dem Reeder und dem Heuerbaas nicht dadurch auf, ein Mäklervertrag zu sein, dafs er im einzelnen Falle als Glied einer dauernden Geschäftsverbindung oder selbst auf Grund vertragsmäfsiger, ständiger Übertragung der Vermittelung auf den Heuerbaas geschlossen wird. Nur wenn der Vermittler in dem Sinne vom Reeder angenommen wird, dafs er eine Verpflichtung zur Beschaffung des Schiffsmanns oder der Schiffsmannschaft eingeht, liegt je nach den Umständen ein Auftrag oder ein Dienst- oder Werkvertrag vor. Hinter den stets in erster Linie stehenden Vorschriften des Stell.Verm.G. kommen dann für das Rechtsverhältnis des Vermittlers zum Reeder die Bestimmungen über den Auftrag usw., für sein Verhältnis zum Schiffsmann diejenigen über den Mäklervertrag zur Anwendung.

IV. Der Vertrag zwischen Reeder und Schiffer bedurfte früher nach deutschen[1] und bedarf noch jetzt nach manchen fremden Rechten[2] der Schriftform. Der Verkehr hat sich von ihr zum Teil auch gegen das geschriebene Recht losgesagt[3], dessen Bestimmungen überdies möglichst im Sinne von Ordnungs- oder Beweisvorschriften verstanden wurden. Dem geltenden deutschen Rechte sind, wie schon dem A.D.H.G.B., Bestimmungen dieser Art fremd[4]. Die Regel der formlosen Gültigkeit der Rechtsgeschäfte findet uneingeschränkt Anwendung. Eine behördliche Legitimation verschafft dem Schiffer regelmäfsig die während der Reise an Bord zu führende Musterrolle, die seinen Namen und Wohnort enthalten mufs (Seem.O. 14 Abs. 2).

Beim Heuervertrage betätigte sich der Formenreichtum des mittelalterlichen Rechts. Handreichung[5] und Handgeldleistung, die im germanischen Rechtsgebiet bodenständig waren, traten auch

---

[1] Hans. Seer. (1614) II 3, preufs. A.L.R. II 8 §§ 1450, 1451, 1453.

[2] So Finnland 32 (dazu aber Lang, Finlands sjörätt I 238, s. auch Schweden 1864 § 24 Abs. 1 und dazu schwed. Mot. v. 1887 S. 33), ferner Italien 522, Portugal 516, Rufsland (v. Zwingmann) 220, 223 ff. Über Frankreich 250 s. Lyon-Caen et Renault V nr. 363 ff.

[3] Vgl. Mot. z. preufs. Entw. II S. 230, dän. Mot. v. 1882 S. 67[1] (1891 S. 19[2]).

[4] Ebenso dem englischen und dem holländischen Rechte. Auch W. v. K. 328 Abs. 3 u. 4 setzt (gegen Kist V[2] 98 f.) nicht schriftlichen Abschlufs des Dienstvertrages voraus, sondern fordert nur Schriftlichkeit einer Vereinbarung, durch welche dem Schiffer die für den Fall grundloser Entlassung vor Antritt der Reise gesetzlich zustehenden Entschädigungsansprüche entzogen werden.

[5] Über sie neuestens v. Amira in den Abhdll. d. K. Bayer. Akad. d. Wiss. I. Kl. XXIII Bd. II. Abt. S. 239.

Digitized by Google

im Mittelmeergebiete an die Stelle der Formlosigkeit des römischen Rechts[1]. Neben ihnen erlangte hier die zunächst nur Beweiszwecken dienende Eintragung des Heuervertrages in das Kartular des Schiffsschreibers auf dem Wege über die Privilegierung als Beweismittel die Bedeutung einer Vertragsform[2]. Der Handschlag ist als Rechtsform verschwunden, und die Handgeldreichung, die bei dem Gesindevertrag die Bedeutung einer Vertragsform bekanntlich zum Teil noch besitzt, ist beim Heuervertrage zu einer allgemein üblichen Vorleistung geworden, welche die bindende Kraft der Vereinbarung nicht mehr schafft, sondern voraussetzt. Dagegen hat sich auch nach dem Verschwinden des Kartulars die Schriftlichkeit teilweise bis auf die Gegenwart als gesetzliche Form des Heuervertrags erhalten[3], während sie anderweitig nur noch eine verschieden begünstigte Beweisfunktion besitzt[4] oder auch dieses Vorzugs als eines rechtlichen verlustig gegangen ist.

[1] So der Handschlag in Venedig Stat. v. 1281 (Pard. V 61 f.), das Handgeld in Amalfi (Laband, Z. f. H.R. VII) 1, 2, 41, 50, beide alternativ in Zara Stat. v. 1300 IV 65 (Pard. VI 619) und Ancona (Pard. V 125 f.), Handschlag (donar palmada) oder Eintragung in das Kartular im Konsulat 81, 82, 108, 109, 111. Handgeldreichung als gesetzliche Vertragsform s. z. B. noch Spanien V. v. 1552 c. 147 (Pard. VI 67), Neapel Pragm. v. 1604 (Pard. V 263), Schwed. Seer. v. 1667 I 1 § 2, Malta Pragm. v. 1697 VI 3 (Pard. VI 347 f.), auch Rotterdam Ord. v. 1655 Art. 22, 23 (Pard. VI 520 f.).

[2] So namentlich im Cons. (vgl. die Zitate in Anm. 1 und dazu c. 179); vgl. ferner Barcelona V. v. 1258 c. 20 (Pard. V 344), Zara (c. 1300) IV 19. 43 (Pard. VI 610, 615), Pisa breve cur. mar. (1305) c. 49, 76 (Bonaini III 385, 404), Trani ordin. 16 (Alianelli p. 62), Ancona (1397) r. 81 (Pard. V 181), Genua Stat. off. Gaz. 1441 c. 67, 75 (Pard. IV 505, 509), s. auch Arch. de l'Orient latin II 2, 104. Nicht eine Form des Vertragsabschlusses, sondern eine Sicherung der Vertragserfüllung bedeutete die früher übliche Eidesleistung des Schiffsmanns, vgl. Cons. 80, 112, 129, Venedig Stat. v. 1255 c. 39, 40 (Predelli e Sacerdoti), Zara (c. 1300) IV 14 (ebd. VI 609), Barcelona V. v. 1258 c. 11 (ebd. V 340), Hans. Seerecht IV 3. Sie heftete der Pflichtverletzung die Rechtsfolgen des Wort- und Treubruchs an.

[3] So österr. Editto politico v. 1774 art. VII § 15 (s. dagegen Entw. e. Seem.O. v. 1901 § 37 u. erläut. Bemerkungen S. 42 Beil. 5 zu d. stenogr. Protokoll. d. Herrenhauses XVII. Sess. 1901), Italien 522, Spanien 634 Abs. 2, Portugal 516 § 2 u. 3, Rußland (v. Zwingmann) 256, 258, 260, auch 261. England (zuletzt M.Sh.A. 1894 s. 111 ff.) fordert zwar regelmäßig Beurkundung des Vertrages, knüpft aber an ihre Unterlassnng nur Bestrafung des Schiffers bez. Reeders, nicht auch Ungültigkeit des Kontrakts. Über Norwegen 70 Satz 2 s. unten S. 440 Anm. 1.

[4] So namentlich Frankreich 250 (vgl. Desjardins III nr. 621 f.; Lyon-Caen et Renault V nr. 359, 363 fl.), dessen Vorschrift Belgien 47 trotz ihrer Unklarheit beibehalten hat.

Digitized by Google

Insbesondere das deutsche Recht hat sich auf den letzterwähnten Standpunkt gestellt[1]. In Übereinstimmung mit der Regel des bürgerlichen Rechts ist nach Seem.O. 27 die Gültigkeit des Heuervertrags durch schriftliche Abfassung nicht bedingt. Allerdings ist hier nicht die Formlosigkeit ausgesprochen, sondern nur eine bestimmte Form ausgeschlossen. Aber nicht nur würde die erstere aus dem allgemeinen Civilrechte zu entnehmen sein, sondern es ist auch nach der Entstehungsgeschichte des § 27 unzweifelhaft, dafs er mit der Schriftform auch jede sonstige Form ausschliefsen will[2]. Da eine von ihm abweichende Vereinbarung nicht ausdrücklich zugelassen ist, kann, soweit nicht auf Grund der §§ 1 Abs. 3, 134 und 135 der § 1 Abs. 2 aufser Anwendung gesetzt ist, auch nicht durch Rechtsgeschäft die Gültigkeit des Heuervertrages von der Beobachtung einer bestimmten Form (Schriftlichkeit, Handgeldreichung u. a.) abhängig gemacht werden. Die Formlosigkeit des Heuervertrags konnte aber in das gemeine deutsche Seerecht überhaupt nur aufgenommen werden, weil ein Teil der Funktionen, denen der schriftliche Abschlufs des Heuervertrages zu dienen gehabt hätte, durch eine andere, zunächst in den Dienst öffentlichrechtlicher Zwecke gestellte Einrichtung erfüllt wurde, die Anmusterung. Mit ihrer Bewirkung und mit der Ausfertigung der Musterrolle sind den am Heuervertrage Beteiligten die Vorteile der Schriftlichkeit über die Wirkung privater Beurkundung hinaus

---

[1] Ebenso aufser England (s. vor. S. Anm. 3) Holland 394 (dazu de Wal II S. 116; Kist V[2] S. 156 f.; anders Asser, Schets v. h. nederl. Handelsrecht[7], S. 145) und Skandinavien (zu Norwegen 70 Satz 2 Mot. S. 92, Platou 192). Für Finnland, dessen § 57 nicht klar spricht, nimmt Lang, Finlands sjörätt I 321 Abschlufs erst durch die Anmusterung an.

[2] Vgl. Begr. zu § 25 des Entw. v. 1900 S. 50, Komm.Ber. S. 11 ff., auch Mot. zu dem übereinstimmenden § 25 des Entw. v. 1872 S. 41. Dafs der Heuervertrag in dem regelmäfsigen Falle der Abschliefsung durch einen Reeder, der Kaufmann war, auch nach dem A.D.H.G.B., weil Handelsgeschäft, in seiner Gültigkeit „durch schriftliche Abfassung oder andere Förmlichkeiten nicht bedingt" war (Art. 317, 277), hätte niemals in Zweifel gerückt werden dürfen. Die dagegen vorgebrachte Verweisung auf Prot. IX 5117 beruhte, wie alsbald bemerkt worden ist (Löhrs Centralorg. I 273 Anm. d. Red., vgl. II 99 Anm. l), auf einem argen Mifsverständnis, das freilich auch von dem Berliner Obertribunal (23. I. 1864 a. a. O. III 128) nicht als solches erkannt worden ist. (Auch das Fragezeichen bei Goldschmidt, Handb. I[2] 591 Anm. 4 ist nicht gerechtfertigt.) In Wahrheit stehen die Prot. IV 1965 ff., bes. 1969, VIII 3812 mit dem Gesetze in vollem Einklang. Deshalb waren am 1. I. 1870 die Formvorschriften der Oldenb. Schiffmannsordnung vom 11. V. 1864 Art. 11 §§ 1, 2 auf Grund des B.G. v. 5. VI. 1869 (B.G.Bl. S. 379 ff.) erloschen.

Digitized by Google

gesichert. Regelmäfsig folgt nun die Anmusterung bald auf die Anheuerung. Aber nicht nur finden aus verschiedenen Gründen Ausnahmen hiervon statt, sondern es ist auch das Bedürfnis hervorgetreten[1], in den Regelfällen den Schiffsmann für die Zeit zwischen Heuerung und Anmusterung nicht ohne schriftlichen Beleg über Abschlufs und Inhalt des Heuervertrages zu lassen. Diesem Bedürfnis trägt, wenn auch nicht in vollkommener Weise[2], die von der neuen Seem.O. (§ 27) vorgeschriebene Erteilung des Heuerscheins Rechnung. Der Heuerschein ist ein von dem Reeder oder seinem Vertreter in der Vertragsschliefsung[3] unterschriebener Ausweis über die erfolgte Anheuerung[4]. Der Heuerschein ist dem Schiffsmanne bei der Anheuerung d. h. in unmittelbarem Anschlusse an sie zu geben — nicht nur auf sein Verlangen. Die Nichterteilung bei der Anheuerung ist mit Strafe bedroht (§§ 114 Nr. 2, 119, 120[5]), ebenso die Erteilung eines den gesetzlichen Vorschriften nicht entsprechenden Heuerscheins. Als solche Vorschriften kommen diejenigen über die Unterzeichnung des Heuerscheins und über seinen Inhalt in Betracht. Der Schein hat zu enthalten den Namen des Schiffes, die Dienststellung des Geheuerten, die Reise oder Zeit, auf welche der Vertrag geschlossen ist, die Höhe der Heuer[6],

---

[1] Vgl. Anl. A z. Entw. d. Seem.O. v. 1900 S. 103.

[2] Loewe Anm. 1 zu Seem.O. 27.

[3] Das Gesetz sagt: „von dem Kapitän oder dem Vertreter der Reederei (§ 12 Abs. 2)". Dafs aber auch der den Schiffsmann etwa selbst heuernde Reeder, auch wenn er nicht zugleich der Schiffer wäre, den Heuerschein zu erteilen hat, ist nicht zweifelhaft und überdies durch Seem.O. 119 bezeugt. Ebenso hat der für den Reeder kontrahierende Heuerbaas den Schein auszustellen. Die Verweisung des § 27 Abs. 1 Satz 2 auf § 12 Abs. 2 will nur aussprechen, dafs der Vertreter zum Abschlusse von Heuerverträgen bevollmächtigt sein mufs. Dies kann aber auch ein gewerbsmäfsiger Stellenvermittler für Schiffsleute sein, den der Reeder nur nicht zu seinem Vertreter bei der Musterung bestellen darf. Vgl. zur Entstehungsgeschichte der Vorschrift Komm.Ber. S. 12 f., R.T. X. Legisl.-Per. II. Sess. Drucks. Nr. 379 zu 2, Sten. Ber. Bd. 4 S. 2820[1], 2822[2], Drucks. Nr. 592 zu 4, Sten. Ber. Bd. 6 S. 5075[2].

[4] Ganz ähnlich Argentinien 986.

[5] Dazu L. Perels Anm. 4b.

[6] Die Unbedingtheit dieser Vorschrift steht im Widerspruch mit § 29, der sich eben mit dem Falle beschäftigt, dafs die am Orte und zur Zeit der Anmusterung übliche Heuer vereinbart worden (vgl. Mot. zu § 26 des Entw. d. Seem.O. v. 1872), die „Höhe" der Heuer vor der Anmusterung also gar nicht festzustellen ist. In Fällen dieser Art mufs auch für den Heuerschein ein entsprechender Vermerk genügen.

Digitized by Google

die Zeit und den Ort für die Anmusterung[1]. Die Pflicht zur Einhändigung des Heuerscheins ist dem Reeder und seinem Vertreter im Hinblick auf ihre Beteiligung bei der Anheuerung auferlegt. Einen selbständigen, privatrechtlichen Anspruch aus dem Heuervertrage gegen den Reeder als solchen auf Erteilung des Heuerscheins hat der Schiffsmann nicht[2]. Es haftet ihm aber der Reeder für Schädigung durch den Schiffer nach seerechtlichen, für solche durch andere Vertreter nach zivilrechtlichen Grundsätzen (B.G.B. 831).

V. Die Anmusterung[3] besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmanne geschlossenen Heuervertrags vor einem Seemannsamte (Seem.O. 13)[4]. Sie hat also den bereits erfolgten Abschluſs des Heuervertrags zur Voraussetzung[5]. Nur zu gröſserer Deutlichkeit wiederholt das Gesetz (§ 27) im Interesse der Schiffsleute[6], daſs die Gültigkeit des Heuervertrags durch die nachfolgende Vollziehung der Anmusterung nicht bedingt ist[7]. Aber die Anmusterung hat auſser ihrer öffentlichrechtlichen Bedeutung auch wichtige privatrechtliche Folgen[8]. Nicht nur ist die Entstehung oder die Gestaltung einzelner Rechte aus dem Heuervertrage von dem Hinzutritt der Anmusterung zu ihm abhängig[9]. Auch Inhalt und Wirksamkeit des Vertrages selbst werden unter Um-

[1] Weitergehende Anträge betreffs des Inhalts der Heuerscheins sind vom Reichstage abgelehnt worden; vgl. R.T. X. a. a. O. Drucks. Nr. 361 zu 4, Sten. Ber. Bd. 4 S. 2817 ff. — Preuſs. Formular im Min.Bl. d. Handels.- u. Gew.Verw. 1903 S. 124.

[2] A. M. Brodmann S. 507 Anm. 2 zu Seem.O. 27.

[3] Über sie Wagner I 337, 339 ff., dazu aber mit Bezug auf den geschichtlichen Ursprung der Anmusterung Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung, S. 177 (der dort angeführte Bericht des Danziger Pfundmeisters v. J. 1435 ist abgedruckt im Liv-, Esth- und Curl. U.B. VIII Nr. 995).

[4] Mit Unrecht betrachtet Wagner I 340, 342 in Abweichung von dem Gesetze die Ausfertigung der Anmusterungsverhandlung und die Eintragung des Vermerks über die erfolgte Abmusterung in Seefahrtsbuch und Musterrolle als Bestandteil der An- und Abmusterung. Die Rechtswirkungen, die das Gesetz an die Anmusterung knüpft, treten mit der Verlautbarung des Heuervertrages ein, daher auch dann, wenn die Ausfertigung der Verhandlung etwa versehentlich unterbleiben sollte. Entsprechendes gilt für die Abmusterung.

[5] Die Anmusterung findet, wie § 30 sagt, auf Grund des Vertrages statt.

[6] Begr. z. Entw. v. 1900 S. 49 f.

[7] Auch der noch zu erwähnende § 30 der Seem.O. beruht auf derselben Anschauung.

[8] S. bereits Wagner I 340 f.

[9] Seem.O. 17, 32, 33, 44, 45 Abs. 2, 47, 58, 59, 60, 74 Abs. 1 Nr. 4, 76 Abs. 2, 130.

Digitized by Google

ständen durch die Bewirkung oder Nichtbewirkung der Anmusterung beeinflufst. Eine Ergänzung des Vertragsinhalts durch die Anmusterung kann zunächst nach Seem.O. 29 stattfinden. Ist bei dem Abschlusse des Heuervertrags die Vereinbarung über den Betrag der Heuer nicht durch ausdrückliche Erklärung getroffen worden, so gilt im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart, die das Seemannsamt des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird, für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt[1]. Wird ferner ein Schiffsmann erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuert, so gelten für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden[2].

Eine Verstärkung der Vertragswirkung tritt als Folge der Anmusterung unter Umständen auf Grund von Seem.O. 30 ein. Es handelt sich um den Fall der Doppelverheuerung[3]. Hat sich ein Schiffsmann durch mehrere Verträge für eine und dieselbe Zeit verheuert, so bestehen diese Verträge gültig neben einander. Denn weder hat der Schiffsmann durch die Abschliefsung des ersten die Fähigkeit, sich wirksam zu verpflichten, eingebüfst, noch kann die Geltung des ersten Vertrages durch den Abschlufs des zweiten beeinträchtigt werden. Demgemäfs hat jeder der beiden Reeder aus dem Vertrage gegen den Schiffsmann den Anspruch auf Erfüllung

[1] Vgl. oldenb. Schiffsmannsordnung v. 11. V. 1864 Art. 12 § 3, auch lüb. Regl. f. d. Wasserschout v. 6. IV. 1853 § 5 und brem. V., die Revision der Wasserschoutordnung v. 1805 betreffend, v. 30. XII. 1861 § 9, Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 S. 42.

[2] Seem.O. 31 (s. oben S. 423 Anm. 1). Vgl. preufs. Entw. I z. H.G.B. 486, Entw. II 443, Mot. S. 245, Prot. IV 1968 ff., Entw. I. Lsg. 469, Prot. VIII 3812, A.D.H.G.B. 530, Seem.O. 1872 § 27. Die Vorschrift, dafs der Schiffsmann insbesondere nur dieselbe Heuer fordern kann, die nach der Musterrolle den übrigen Schiffsleuten seines Ranges gebührt, ist in der neuen Seem.O. fortgefallen (s. Komm.Ber. S. 15 f.). Eine sachliche Änderung ist hiermit nicht erfolgt.

[3] Geschichtliches bei Sickel, Die Bestrafung des Vertragsbruches, S. 160; s. auch Löning, Der Vertragsbruch im deutschen Recht, S. 477 f. Die an dieser Stelle allein interessierende Frage nach dem privatrechtlichen Verhältnis der mehreren Heuerverträge zu einander wird in älteren und neueren Quellen fast durchweg allgemein zu Gunsten des älteren Vertrages beantwortet. Nach Norwegen (1860) § 28 hatte aber der Schiffsmann, der sich an mehrere verheuert hatte, dem Schiffer zu folgen, dem er sein Patent ausgeliefert hatte, unter der Voraussetzung, dafs dieser von der älteren Verheuerung keine Kenntnis hatte. Diese Vorschrift ist im wesentlichen unverändert in Skandinavien 73 übergegangen.

Digitized by Google

und gegebenenfalls auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung. Da auf Grund des bloßen Vertrages ein Zwang zur Dienstleistung weder im Prozeßwege, noch polizeilich geübt werden kann[1], ist nur der Anspruch auf Schadensersatz von Bedeutung. Unklar bleibt daher die Vorschrift der Seem.O. 30, daß der zuerst abgeschlossene Vertrag vorgehe[2]. Allenfalls wird ihr entnommen werden dürfen, daß das Seemannsamt die Anmusterung auf Grund des jüngeren Vertrages abzulehnen hat, wenn es von dem Bestehen des für dieselbe Zeit abgeschlossenen, älteren Vertrages Kenntnis erlangt hat[3]. Ist dagegen auf Grund eines der Verträge die Anmusterung erfolgt, so erlangt die Vorschrift der Seem.O. 30, nach welcher nunmehr dieser Vertrag vorgeht, eine andere und größere Bedeutung. Der Schiffsmann, welcher sich nach der Anmusterung ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, kann nach Maßgabe von Seem.O. 33 zur Erfüllung seiner Pflicht zwangsweise angehalten werden. Für diesen Zwang genießt nun der Vertrag, auf Grund dessen die Anmusterung stattgefunden hat, insofern den Vorzug vor dem auch älteren Vertrage, dem die Anmusterung nicht gefolgt ist, als dieser letztere Vertrag keinen genügenden Entschuldigungsgrund im Sinne des § 33 für den Schiffsmann abgibt. Das durch die Anmusterung begründete, personenrechtliche Gewaltverhältnis gibt den Ausschlag unter den konkurrierenden Schuldverhältnissen[4]. Folgerichtig muß dies zu Gunsten des jüngeren Vertrages auch dann gelten, wenn nach der Anmusterung auf Grund desselben die Anmusterung auch auf Grund des älteren Vertrages stattgefunden hat. Es dürfte nur auf einem redaktionellen Versehen beruhen, daß die Seem.O. von 1872 diesen Fall im entgegengesetzten

---

[1] C.P.O. 888 Abs. 2, Seem.O. 33 („nach der Anmusterung").

[2] Der Entw. v. 1872 (Regierungsvorlage) bestimmte nur (§ 27), daß im Falle der Doppelverheuerung ein Anspruch auf Erfüllung nur aus dem zuerst geschlossenen Vertrage stattfinde. Zur Begründung wurde (Mot. S. 42) auf die entsprechenden Vorschriften der Gesindeordnungen (s. z. B. preuß. Gesinde-Ordnung v. 8. XI. 1810 §§ 27 ff.) hingewiesen, welche aber (s. preuß. Ges.O. 51) auf Grund des Vertrages obrigkeitliche Zwangsmaßregeln gegenüber der Verweigerung des Dienstantrittes kennen. In der R.T.Komm. ist dann § 27 des Entw. durch den späteren § 26 der Seem.O. v. 1872 ersetzt worden (s. unten S. 445 Anm. 1).

[3] So Loewe zu Seem.O. 30.

[4] S. Wagner I 354 f. Vgl. auch die erläuternden Bemerkungen zum österr. Entw. e. Seem.O. v. 1901 § 39 (Sten. Prot. d. Herrenhauses XVII. Sess. 1901 Beil. 5 S. 42), der mit § 26 der Seem.O. v. 1872 übereinstimmt.

Digitized by Google

Sinne zu regeln scheint[1]. Um so weniger kann ein Bedenken dagegen obwalten, ihn in Übereinstimmung auch mit dem Wortlaute des jetzigen § 30 dem Falle der Anmusterung auf Grund nur eines der Verträge gleichzustellen. Allerdings wird die mehrfache Anmusterung schon deshalb nur selten vorkommen können, weil die Anmusterung regelmäfsig im Seefahrtsbuche des Schiffsmanns zu vermerken ist (Seem.O. 16), und dieser dann nicht von neuem angemustert werden darf, bevor er sich über die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses in gesetzlich vorgeschriebener Art ausgewiesen hat (Seem.O. 10).

Auch die über die Anmusterungsverhandlung auszufertigende Musterrolle ist privatrechtlich[2] in verschiedenen Beziehungen für den Heuervertrag von Bedeutung. Da alle seine Bestimmungen in sie aufzunehmen sind — nur bei besonderen Verabredungen mit Schiffsoffizieren ist die Beschränkung der Eintragung auf die

[1] Ihr § 26, dessen Fassung von der R.T.Komm. herrührt (Sten.Ber. I. Leg.-Per. III. Sess. Bd. III S. 675) lautete:

Wenn ein Schiffsmann sich für eine Zeit verheuert, für die er durch einen früher geschlossenen Heuervertrag gebunden ist, so hat der Anspruch auf Erfüllung des zuerst geschlossenen Vertrages den Vorzug.

Hat jedoch eine Anmusterung auf Grund des späteren Vertrages stattgefunden, ohne dafs auch auf Grund des ersten Vertrages angemustert ist, so geht jener vor.

Der zweite Absatz ist nun dahin verstanden worden (s. Perels, Öffentl. Seerecht, S. 152; Wagner I 354 f.), dafs der ältere Vertrag stets vorgehe, wenn auf Grund desselben angemustert sei, gleichviel, ob diese Anmusterung derjenigen auf Grund des jüngeren Vertrages vorangegangen oder nachgefolgt sei. Diese Auslegung entspricht gewifs dem Wortlaute des Gesetzes, führt aber zu einem unangemessenen Ergebnis. Sie gewährt oder versagt der früheren Anmusterung auf Grund des jüngeren Vertrages die Wirkung für ihn, je nachdem ihr die Anmusterung auf Grund des älteren Vertrages nachfolgt oder nicht. Das würde einen unleidlichen Zustand der Ungewifsheit im Gefolge haben, ohne irgend einen Ausgleich in anderweitigen Vorteilen zu finden. In Wahrheit dürfte der Satz, „ohne dafs auch auf Grund des ersten Vertrages angemustert ist", in den Abs. 2 nur aufgenommen worden sein, weil ohne ihn dem zweiten Vertrage auch für den Fall der Vorzug eingeräumt wäre, dafs die Anmusterung auf Grund des älteren Vertrages derjenigen auf Grund des jüngeren vorausgegangen wäre. Der von den Worten des Gesetzes ebenfalls getroffene, umgekehrte Fall scheint nicht ins Auge gefafst worden zu sein. Er hätte sonst nicht ohne ein Wort der Begründung jenem gleichbehandelt werden können. Es kann somit auch nicht (mit Knitschky-Rudorff S. 600 f.) darauf, dafs § 30 der geltenden Seem.O. seine Fassung nicht zum Zwecke einer sachlichen Änderung erhielt (Begr. S. 51), der Vorrang des älteren Vertrages für alle Fälle mehrfacher Anmusterung gegründet werden.

[2] Über ihre öffentlichrechtliche Bedeutung s. Wagner I 340 ff.

Digitized by Google

Wiedergabe des wesentlichen Inhalts gestattet (§ 14 Abs. 2) —, stellt sie ein unter öffentlicher Auktorität geschaffenes, höchst wichtiges Beweismittel für den Inhalt der getroffenen Vereinbarungen dar[1]. Der Gegenbeweis, sei es der unrichtigen Verlautbarung oder der unrichtigen Beurkundung des Verlautbarten, ist nach allgemeinen Regeln zulässig. Es wird aber bei seiner Würdigung zu beachten sein, dafs gleich dem Abschlusse des Heuervertrags auch seine nachträgliche Änderung formlos erfolgt und eben in der von der ursprünglichen Vereinbarung abweichenden Verlautbarung zum Ausdruck gelangt sein kann[2]. Über diejenige eines Beweismittels hinaus geht die Funktion, welche zwei andere Vorschriften der Seem.O. der Musterrolle zuweisen[3]. Nach § 31 gelten, wie bemerkt[4], für den erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuerten Schiffsmann in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden. Nach § 52 Abs. 2[5] bemifst sich die Erhöhung der nach Zeit bedungenen Heuer für den seit zwei Jahren im Dienste befindlichen Schiffsmann des mehr als zwei Jahre auswärts verweilenden Schiffes nach der in der Musterrolle bestimmten oder sich aus ihr als Durchschnittsbetrag ergebenden Heuer. In diesen beiden Fällen bilden die Eintragungen der Musterrolle die selbständige Grundlage für die Bestimmung des Inhalts späterer Heuerverträge und des Mafses der gesetzlichen Heuersteigerung und zwar in ersterer Hinsicht in Ermangelung, in letzterer aber nunmehr unter Ausschliefsung abweichender Vereinbarung. Und zwar wird angenommen werden müssen, dafs hier die Angaben der Musterrolle schlechthin, also auch dann entscheidend sind, wenn sie von vornherein mit dem Inhalte der ihnen zu Grunde liegenden Heuerverträge nicht in Einklang standen oder nachträglich durch

---

[1] Vgl. Frankreich 250, Holland 395, Finnland 57, Argentinien 984 Abs. 2, Schweden 72 und V. v. 4. VI. 1868, Dänemark 72, Norwegen 72 u. a.

[2] Vgl. auch Prot. IV 1967.

[3] Auch ist hier zu erwähnen, dafs nach Seem.O. 45 Abs. 2 Satz 1 die Dreimonatsfrist, nach deren Ablauf die Auszahlung der Hälfte der verdienten Heuer verlangt werden kann, mit der Anmusterung zu laufen beginnt.

[4] S. oben S. 443 Anm. 2.

[5] Ebenso Seem.O. v. 1872 § 41; vgl. dazu A.D.H.G.B. Art. 541 (Berl. Prot. S. 130, preufs. Entw. II 454, Mot. S. 249, Prot. IV 1984, VIII 3888 f.) und die auf Grund desselben ergangenen Vorschriften des preufs. G. v. 24. VI. 1861 Art. 56 § 2, der mecklenb.-schwer. V. v. 28. XII. 1863 § 65 (s. besonders Abs. 3), der oldenb. Schiffsm.O. v. 11. V. 1864 Art. 30 § 2, der Hamb. Seem.O. v. 22. XII. 1865 Art. 25.

Digitized by Google

Abänderung dieser Verträge aufser Einklang mit ihnen gesetzt wurden.

Die Herbeiführung der Anmusterung bildet den Inhalt einer dem Schiffer auferlegten, selbständigen Verpflichtung (Seem.O. 12 Abs. 1), durch deren Verletzung er sich strafbar macht (§ 114 Abs. 1 Nr. 3). Es mufs aber schon um der privatrechtlichen Bedeutung der Anmusterung willen den Kontrahenten des Heuervertrags auch ein Anspruch aus diesem auf Bewirkung der Anmusterung gegeneinander zugesprochen werden[1]. Gänzlich unrichtig wäre es indessen, in diesem Anspruche den eigentlichen Inhalt des Heuervertrages zu erblicken und das Dienstverhältnis unter den Parteien erst mit der Anmusterung beginnen zu lassen. Diese Auffassung[2] ist mit zahlreichen Vorschriften des Gesetzes, auch abgesehen von den schon angeführten der §§ 13 und 27, schlechterdings unvereinbar[3].

III. Verpflichtungen der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen. § 33[4].

I. Durch den Dienstvertrag wird derjenige, welcher Dienste zusagt, zur Leistung der versprochenen Dienste verpflichtet (B.G.B.

[1] S. Wagner I 340.

[2] Sie wird (für die Seem.O. v. 1872) vertreten von Böddeker, Die rechtliche Natur der Musterung usw. (Greifswalder Dissert. 1901) S. 63 ff., 73. Was er zu ihren Gunsten beibringt, beruht durchweg auf Mifsverständnis der bezüglichen Bestimmungen.

[3] So mit §§ 2 Abs. 3, 18 (Abmusterung), 25, 27 Abs. 2, 28 usw.

[4] Literatur: a) deutsche: Jacobsen, Seerecht des Friedens und des Krieges, S. 117—161, 164—170, 181—206; Pöhls I §§ 385—394, 397 f.; v. Kaltenborn I §§ 63—73, 76, 82; Nizze, Das allgemeine Seerecht, §§ 131 bis 134; Lewis, Handbuch, §§ 20 (vgl. 17—19), 24; Goldschmidt, System[4], S. 243 f.; Perels, Öffentl. Seerecht, S. 114—142, 151—161; Wagner I §§ 38, 46, 48—61; Pappenheim, Geschichtliche Entwickelung, S. 168—171, 180—185; Gierke in v. Holtzendorff-Kohlers Rechtsencyklopädie I 1011, 1013 f.; ferner die Kommentare zu den im Texte des weiteren angeführten Vorschriften des A.D.H.G.B. von Koch, Lewis, Seerecht I, Makower, Gareis u. Fuchsberger; der Seem.O. v. 1872 von Lewis (Seerecht I) und Perels, Sammlung, S. 60 ff.; des H.G.B. Buch IV von Schaps, Boyens I, Loewe, Knitschky-Rudorff, Brodmann; der Seem.O. v. 1902 v. L. Perels, Loewe, Knitschky-Rudorff und Brodmann; b) fremde: Abbott S. 235—238, 240—248, 269 bis 281; Maclachlan S. 206—208, 245—253, 274—278; van Hall, Dissert. histor.-iurid. de magistro navis (Amstelod. MDCCCXXII); Kist V[2] S. 102—132, 176—183; Molengraaff S. 260 f., 265, 267 f.; Gram, Den private Søret efter Dansk Lovgivning (Kbhvn 1851), §§ 28, 33; Hallager-Hagerup §§ 17—22, 28, 30; Hambro §§ 17 ff., 27, 29 f.; Dahlström, Den svenska privata sjörätten, S. 104—117, 132—136; Bentzon §§ 8, 9; Platou §§ 13, 14, 17; Lang, Fin-

Digitized by Google

611). Die von den Personen der Schiffsbesatzung durch ihre Dienstverträge zugesagten Dienste sind Schiffsdienste; sie sind für das Schiff, regelmäfsig auch auf dem Schiff, zu leisten, und sie sollen dem Reeder die bestimmungsmäfsige Verwendung des Schiffes erleichtern oder ermöglichen. Schiffer und Schiffsleute sind daher kraft des Vertrages verpflichtet, sich zu gehöriger Zeit behufs Antritts ihres Dienstes auf dem Schiffe einzufinden, während der Dauer der Vertragszeit im Dienste zu verbleiben und die ihnen obliegenden Dienste zu verrichten. Die besonderen Verhältnisse, unter denen die Dienstleistung zu erfolgen hat, zumal die Isolierung des Schiffs während der Reise einerseits und die enge Gemeinschaft der auf ihm angestellten Personen andererseits, die Schwierigkeiten, welche überwunden, und die Gefahren, welche bestanden werden müssen, sowie die Wichtigkeit und Mannichfaltigkeit der Interessen, die an die glückliche Vollendung des Schiffahrtsunternehmens geknüpft sind, haben auf die Ausgestaltung der aus den Dienstverträgen fliefsenden Pflichten der Schiffsbesatzung im einzelnen bestimmend eingewirkt. Unter ihrem Einflusse erlangen z. B. der Verzug des Schiffsmanns in Ansehung der Dienstleistung und das vorzeitige Verlassen des Dienstes eine ganz andere Bedeutung, als sie unter gewöhnlichen Umständen hätten, und wird die Subordination innerhalb der Schiffshierarchie, zumal die unbedingte Unterordnung unter die Anordnungen des Schiffers, ein gebieterisches Erfordernis. Hieraus erklärt sich namentlich auch, dafs nicht nur das Privatrecht die Erfüllung der Vertragspflichten der Schiffsleute durch eigentümliche Mittel zu sichern sucht, sondern ihm auch das öffentliche Recht zur Erzwingung der Vertragserfüllung seine Hilfe gewährt.

II. Schiffer und Schiffsmann sind durch den Dienstvertrag zum Antritt des Dienstes verpflichtet. Diese Verpflichtung ist mit dem Vertragsabschlusse begründet. Der Zeitpunkt für ihre Erfüllung bestimmt sich in erster Linie nach der Vereinbarung[1]).

lands sjörätt I 260—298, 322—330; Laurin bei Cresp I 469—477, 570—605; Desjardins II ch. II s. II—V, III nr. 642—657; Lyon-Caen et Renault V nr. 475—486, 539—565 ter, 592—618; Vidari VI nr. 5071—5096, 5208—5222; Estasén, Instituciones de derecho mercantil IV tit. 23 c. III—VIII. Aus der älteren Literatur seien genannt: Targa, Ponderazioni c. XII—XVII; Taco van Glins, Aanmerkingen (Amsterdam 1665), S. 23—62; Kuricke in Sciptor. de iure naut. et marit. fascic., p. 691—751; Langenbeck S. 22—102; Wedderkop, Introductio in ius nauticum, lib. I tit. II—XII.

[1] Für den Schiffer selbstverständlich; für den Schiffsmann in Seem.O. 32 Abs. 1 Satz 1 ausgesprochen.

Digitized by Google

Die Befristung der Leistung des Schiffsmanns bildet nicht nur tatsächlich, sondern auch rechtlich die Regel. Für die Vollzähligkeit der Besatzung mufs rechtzeitig vor der Abreise Sorge getragen werden. Ihrer Arbeitsleistung aber wird es in der Zeit zwischen Anheuerung und Antritt der Reise je nach Umständen zu gröfserem oder geringerem Teile nicht bedürfen. Der Schiffsmann hat mannichfache Gründe, über jene Zwischenzeit für sich verfügen zu können. Der Reeder ist namentlich daran interessiert, den mit dem Dienstantritt zu leistenden Entgelt nicht gewähren zu müssen, bevor er von der Dienstleistung selbst Gebrauch machen kann. Für den Fall, dafs ein anderes nicht bedungen ist, wird der Zeitpunkt für den Dienstantritt durch die Bewirkung der Anmusterung bestimmt (Seem.O. 32 Abs. 1 Satz 1)[1]. Hiermit verträgt sich schlecht die vom Gesetze angeschlossene Vorschrift: „Der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen soll, ist dem Schiffsmanne bei der Anheuerung, der Liegeplatz oder ein Meldeort ist ihm bei der Anmusterung anzugeben." In ihrem zweiten Teile ist diese Vorschrift immer dann nicht anwendbar, wenn im Heuervertrage Dienstantritt vor der Anmusterung bedungen ist, häufig auch dann, wenn der Dienst erst gewisse Zeit nach der Anmusterung angetreten werden soll[2], und zur Zeit ihrer Bewirkung der Liegeplatz des Schiffes sich noch nicht angeben läfst. Deshalb wird trotz Fehlens ausdrücklicher Zulassung (Seem.O. 1 Abs. 2) die in Rede stehende Vorschrift mindestens insoweit als der vertragsmäfsigen Abänderung unterliegend zu betrachten sein, als sie von einer den ersten Satz des § 32 aufser Anwendung setzenden Vereinbarung mitergriffen wird. Anders verhält es sich mit dem auf den Zeitpunkt des Dienstantritts bezüglichen Teile der Vorschrift. Wenn dieser Zeitpunkt dem Schiffsmanne bei der Anheuerung angegeben werden soll, so ist hiermit die sog. Anmusterung auf Order ausgeschlossen, deren Wesen eben darin besteht, dafs zur Zeit der Anmusterung

[1] Das Gesetz bedient sich des ungenauen Ausdrucks, die Verpflichtung des Schiffsmanns, sich mit seinen Sachen an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, beginne mit der Anmusterung. Diese Formulierung stammt noch aus dem preufs. Entw. II 445 (vgl. I 448, andererseits A.D.H.G.B. 531, Seem.O. v. 1872 § 28), der aber erst mit der Musterung das Rechtsverhältnis zwischen Schiffer (Reeder) und Mannschaft überhaupt beginnen lassen wollte (Mot. S. 244, 246). Auf die ungenaue Ausdrucksweise des Gesetzes stützt Böddeker S. 64 die oben S. 447 erwähnte Ansicht über das Verhältnis von Anheuerung und Anmusterung.

[2] Vgl. z. B. Komm.Ber. S. 32.

Digitized by Google

und um so mehr zur Zeit der Anheuerung der Zeitpunkt des Dienstantritts noch nicht bestimmt wird, der Schiffsmann vielmehr nach der Anmusterung gehalten sein soll, auf Ansage jederzeit den Dienst anzutreten[1]. Ein anderer Sinn läfst sich mit der Vorschrift des Gesetzes nicht verbinden[2]. Da aber die Anmusterung auf Order einem nicht zu bestreitenden Verkehrsbedürfnis entspricht[3], und die gesetzliche Bestimmung ihre Gestalt nur einem bedauer-

[1] L. Perels Anm. 1 zu § 32 meint, die Anmusterung auf Order werde auch durch die neue Seem.O. nicht ausgeschlossen. Aber er beruft sich für diese Ansicht nur auf Äufserungen der Begr. des Regierungsentwurfs, die wegen der späteren Schicksale der Vorlage (s. unten S. 451 Anm. 1) nichts beweisen können, und er sagt nicht, welche Bedeutung die fragliche Vorschrift haben kann, wenn trotz ihrer die Anmusterung auf Order zulässig ist.

[2] Nach Loewe (Anm. 1 zu § 32) ist die dem Anheuernden durch diese Vorschrift auferlegte Pflicht mit der Anmusterung auf Order „nicht gut" in Einklang zu bringen, die vorgeschriebene Zeitangabe werde daher bei ihr „naturgemäfs nur eine ganz ungefähre sein können". Kann man aber eine so beschaffene Zeitangabe als Angabe des Zeitpunktes gelten lassen, zu dem der Dienstantritt erfolgen soll, und hätte die gesetzliche Vorschrift überhaupt einen Zweck, wenn ihr mit einer „nur ganz ungefähren" Zeitangabe genügt wäre?

[3] Nach zahlreichen Vorschriften aus alter und neuer Zeit bestimmt sich der Zeitpunkt für den Dienstantritt sogar gesetzlich durch die Ansage des Schiffers. So schon Pisa Brev. cur. mar. v. 1305 c. 49 (bei Bonaini III 387 f.: incontinenti postquam a nauclero vel aliquo officiali dicte navis vel ligni fuerint requisiti vel bannum de recollectione marinariorum ipsius navis vel ligni a nuntio curie Maris per civitatem pisanam missum fuerit more solito), ferner Barcelona V. v. 1340 Art. 12 (Pard. V 356), Stat. off. Gaz. 1441 c. 84 (Pard. IV 513: wenn das Schiff „dixerit la bona parolla"), Lüb. V. v. 1580 Art. 25 (Pard. II 496), Rez. v. 1591 Art. 16, dän. Seer. v. 1561 c. 3, Genua G. v. 1607 (Pard. IV 537), Hanseat. Seerecht v. 1614 IV 6 („alsbald der Schiffer das geheurete Volk ... zu Schiffe gehen heifset"), Rotterdam Ord. von 1655 Art. 32 (Pard. VI 525), Christian V'es Danske Lov v. 1683 IV 1, 3, Ord. de la mar. II 7, 1, Ord. de Bilbao XXIV 92, Editto politico v. 1774 VI 1, preufs A.L.R. II 8 § 1588 („auf den ersten Befehl des Schiffers"), Holland 400, Chile 955 Nr. 2, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 2, Finnland 58, Skandinavien 74 (mit einer Besonderheit für Schweden), Japan 376. Die Zulässigkeit einer abweichenden Vereinbarung durch eine im voraus erfolgende Festsetzung des Zeitpunktes für den Dienstantritt wird für alle diese Vorschriften kaum zu bezweifeln sein (vgl. Argentinien 989 Nr. 1), wie denn auch umgekehrt solche Gesetze, die selbst einen bestimmten Zeitpunkt für den Dienstantritt bestimmen, die abweichende Vereinbarung, insbesondere auch in Gestalt der Heuerung auf Ansage, entweder ausdrücklich zulassen (so lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 3, hamb. Seem.O. v. 12. VI. 1854 Art. 2, v. 22. XII. 1865 Art. 2, vgl. auch die Rostocker Observanz in Rost. Samml. 2. Forts. S. 149 f.) oder doch nicht ausschliefsen (so schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. 2).

Digitized by Google

lichen Versehen verdankt[1], ist ihre Beseitigung dringend zu wünschen.

Die Verpflichtung, den Dienst überhaupt, und die Verpflichtung, ihn rechtzeitig anzutreten, sind zunächst durch die allgemeinen, an ihre Nichterfüllung sich knüpfenden Rechtsfolgen gesichert. Insbesondere sind Schiffer und Schiffsmann bei Nichtantritt des Dienstes dem Reeder schadensersatzpflichtig[2], und hat dieser im Falle des Verzuges die aus B.G.B. 326 sich ergebenden Rechte[3]. Dem Schiffsmann gegenüber, dessen Ersatzverbindlichkeit meist von geringerm Werte für den Reeder sein wird, genießt dieser wirksameren Schutz in Gestalt der Strafandrohungen für vorsätzlichen

---

[1] Die Entstehungsgeschichte unserer Vorschrift bietet ein deutliches Beispiel dafür, wie eine wohldurchdachte Bestimmung auf dem Wege bis zur Erlangung der Gesetzeskraft in ihr Gegenteil verkehrt werden kann. In der Regierungsvorlage lautete der zweite Satz des dem § 32 der Seem.O. entsprechenden § 30: „Der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen soll, ist dem Schiffsmanne von dem Schiffer oder dessen Vertreter bei der Anmusterung anzugeben." Die Unterlassung dieser Angabe sollte aber nach § 40 Satz 2 nur die Nichtigkeit der etwa getroffenen Abrede herbeiführen, daß die Heuer erst von einem späteren Zeitpunkte, als dem der Anmusterung, ab zu zahlen sei (vgl. Begr. S. 52, 60). In der R.T.-Komm. (Ber. S. 31 f.) wurde die zwingende Vorschrift des jetzigen § 44 Seem.O. angenommen, nach der die Heuer stets vom Tage der Anmusterung an läuft, wenn diese dem Dienstantritt vorangeht. Damit kam natürlich § 40 Satz 2 des Entw. in Wegfall. Mit der Streichung der besonderen Rechtsfolge ihrer Verletzung erhielt die gleichwohl beibehaltene Vorschrift des § 30 (jetzt § 32) Satz 2 von selbst eine andere Bedeutung. Überdies wurde sie aber insofern geändert, als an die Stelle der Anmusterung die Anheuerung als Zeitpunkt für die geforderte Angabe gesetzt wurde. Daß man sich über die Tragweite dieser Änderungen klar gewesen wäre, ist aus dem Komm.Ber. (S. 16) nicht zu erkennen.

[2] Vgl. für den Schiffer Wagner I 369, für den Schiffsmann Seem.O. 32 Abs. 2 Satz 2 (dazu R.T. a. a. O. — oben S. 460 Anm. 3 — Bd. 4 S. 2823).

[3] Voraussetzung für den Eintritt dieser Rechtsfolgen (s. dagegen unten Text S. 452 zu Anm. 3) ist, daß der Schiffsmann nicht durch einen von ihm nicht zu vertretenden Umstand am Dienstantritte verhindert worden ist. War die Anmusterung schon erfolgt, so hat der Schiffsmann, der durch ein unabwendbares Hindernis außer stand gesetzt wird, den Dienst anzutreten, sich hierüber sobald wie möglich gegen den Kapitän und (bei Vermeidung der Bestrafung nach Seem.O. 107 Abs. 1 Nr. 3) gegen das Seemannsamt auszuweisen, vor dem die Anmusterung stattgefunden hatte (Seem.O. 17 Satz 1). Der Kapitän hat dann das von ihm anläßlich der Anmusterung in Verwahrung genommene (Seem.O. 16 Abs. 2) Seefahrtsbuch dem Schiffsmanne oder dem Seemannsamte, vor dem die Anmusterung erfolgt ist, sobald als tunlich zu übersenden (Seem.O. 17 Satz 2). Durch Verletzung dieser Pflicht macht er sich strafbar (Seem.O. 114 Abs. 1 Nr. 10) und dem Schiffsmanne, der ohne das Seefahrtsbuch sich nicht ander-

Digitized by Google

Vertragsbruch[1], und eines besonderen Rücktrittsrechts im Falle des nicht rechtzeitigen Dienstantritts. Wenn der Schiffsmann den Dienstantritt länger als vierundzwanzig Stunden verzögert, ist der Reeder[2] zum Rücktritt von dem Heuervertrage befugt. Sein Rücktrittsrecht ist nicht dadurch bedingt, dafs der Schiffsmann den Dienstantritt infolge eines von ihm zu vertretenden Umstandes verzögert hat[3]. Es bedarf zur Ausübung des Rücktrittsrechts in keinem Fall des vorgängigen Setzung einer Nachfrist. Und die Ausübung des Rücktrittsrechts läfst die Schadensersatzansprüche aus der Verzögerung, zumal wegen etwaiger Mehrausgaben für einen Ersatzmann[4], unberührt. Für die Ausübung des Rücktritts-

weitig anmustern lassen konnte, schadensersatzpflichtig (H.G.B. 511, 512); der Reeder haftet für das Verschulden des Schiffers nach allgemeinen Grundsätzen. Besondere Vorschriften darüber, welche nach dem Abschlusse des Heuervertrages eintretenden, den Dienstantritt des Schiffsmanns verhindernden Umstände dieser zu vertreten oder nicht zu vertreten hat, bestehen nach deutschem Rechte nicht. Wenn vor dem Dienstantritte ein Umstand eintritt, der den Schiffsmann berechtigt, seine Entlassung zu fordern (Seem.O. 74 f.), so braucht er naturgemäfs den Dienst nicht anzutreten. Es handelt sich aber dann um die Aufhebung des Vertrages durch Kündigung, nicht um die Befreiung von der vertragsmäfsigen Verpflichtung durch eintretendes Unvermögen des Schuldners zur Leistung. Ähnlich verhält es sich mit den Vorschriften älterer Gesetze, die den Schiffsmann wegen gewisser in seiner Person eintretender Umstände (wie Verheiratung und Erwerb eines eigenen Schiffes) aus Billigkeitsgründen von der Verpflichtung zum Dienstantritte befreien. Auf diese Vorschriften wird daher in der Lehre von der Endigung des Heuervertrages zurückzukommen sein.

[1] Wagner I 363 f., jetzt Seem.O. 93 Abs. 1, 3, 4.

[2] Das Gesetz sagt „der Kapitän oder der Reeder", während die Seem.O. v. 1872 § 28 Abs. 2 nur den Schiffer nannte. In der Tat war die Nennung auch des Reeders (Komm.Ber. S. 16) unnötig, da in der Gewährung der Vertretungsmacht an den Schiffer hier so wenig, wie etwa in den Fällen des § 70 Seem.O., eine Ausschliefsung des Reeders von der Ausübung des Rücktrittsrechts zu erblicken war. Im Komm.Ber. wird mit der Vorschrift des § 32 die des jetzigen § 12 Abs. 2 in Verbindung gebracht, „wonach zur Anmusterung auch ein Vertreter der Reederei berufen ist" (will sagen: statt des Schiffers auch ein anderer Vertreter der Reederei berufen werden kann); die beiden Vorschriften haben aber mit einander nichts zu schaffen.

[3] Vgl. Mot. z. Entw. e. Seem.O. v. 1872 S. 43, Komm.Ber. v. 1900/01 S. 16. Das „Verzögern" im Sinne des § 32 ist daher lediglich im Sinne des Nichtantretens zu verstehen, und die Vorschrift würde besser beginnen: „Wenn der Schiffsmann vierundzwanzig Stunden nach dem Zeitpunkte, zu dem der Dienstantritt erfolgen sollte, den Dienst nicht angetreten hat." Vgl. oldenb. SchiffsmannsO. v. 11. V. 1864 Art. 17 § 2.

[4] S. bereits Marseille Stat. v. 1255 IV 15, Pisa Brev. cur. Mar. v. 1305 c. 49 (Bonaini III 388), Consulat 112.

Digitized by Google

rechts hat der Schiffer eine gesetzliche Vertretungsmacht auch im Heimatshafen[1]. Die Rücktrittserklärung ist eine einseitige, nicht empfangsbedürftige Willenserklärung; sie kann insbesondere durch Anheuerung eines Ersatzmanns erfolgen[2]. Wenn der Reeder sein Rücktrittsrecht ausübt, ist der Schiffsmann nach allgemeinen Grundsätzen zur Rückgabe der empfangenen Handgelder und Vorschüsse verpflichtet. Ist auf Grund des Heuervertrages die Anmusterung erfolgt, so wird dem Anspruche des Reeders auf den Dienstantritt des Schiffsmanns der weitere Schutz des § 33 Seem.O. in Gestalt der Zulassung obrigkeitlichen Zwanges zu teil[3].

III. Auch hinsichtlich der Verpflichtung, die Vertragszeit hindurch in dem angetretenen Dienste zu verbleiben, hat es mit Bezug auf den Schiffer bei den allgemeinen Grundsätzen sein Bewenden. Den gesetzlichen Nachteilen, die ihn wegen Vertragsbruches treffen, können weitere z. B. in Gestalt von Vertragsstrafen im Wege der Vereinbarung hinzugefügt werden. Mit dem Vertragsbruche des Schiffsmanns durch Entlaufen aus dem angetretenen Dienste hat sich die Gesetzgebung von jeher nicht weniger, als mit dem Vertragsbruche durch Nichtantreten des Dienstes, und meist im Zu-

---

[1] Vgl. S. 452 Anm. 2.

[2] Die Frage ist streitig (vgl. einerseits L. Perels Anm. 4 zu § 32, andererseits Loewe Anm. 2 zu § 32). Für die im Texte vertretene Ansicht spricht außer der Entstehungsgeschichte der Vorschrift (Seem.O. v. 1872 § 28, Entw. v. 1900 § 30, Begr. S. 52, Komm.Ber. S. 16) vor allem, daß die gegenteilige Meinung zu unleidlichen (von Loewe selbst entwickelten) Konsequenzen für den häufigen Fall führt, daß der Aufenthalt des ausgebliebenen Schiffsmanns dem Schiffer oder Reeder unbekannt ist. Aus B.G.B. 349, 130 ff. ist zu Gunsten der hier abgelehnten Ansicht jedenfalls unmittelbar nichts zu entnehmen. Denn die §§ 130 ff. setzen eine Willenserklärung voraus, die einem andern gegenüber abzugeben ist, und eben das ist streitig, ob es sich in unserm Falle um eine solche handelt. § 349 aber bezieht sich zunächst auf das im Vertrage vorbehaltene Rücktrittsrecht und gilt für gesetzliche Rücktrittsrechte auch des B.G.B. nur kraft ausdrücklicher Vorschriften (§§ 280 Abs. 2, 286 Abs. 2, 327), deren entsprechende Anwendung auf den Fall der Seem.O. 32 durch die Eigenart der hier in Betracht kommenden Verhältnisse ausgeschlossen ist. — Gegen das in Rede stehende Rücktrittsrecht überhaupt s. dän. Mot. v. 1882 S. 109[1], norweg. Mot. (1890) S. 93, dän. Mot. (1891) S. 42[1].

[3] S. oben S. 444; Wagner I 353 f.; Loewe zu Seem.O. 33. Daß die Zwangsmaßregel des § 33 unter Umständen dem Schiffsmanne selbst zum Schutze dienen kann, ist unzweifelhaft. Daß es sich aber bei der Vorschrift des § 33 lediglich um eine im Interesse der Schiffsleute vorgesehene Schutzmaßregel handle, wie in der R.T.Komm. (Ber. S. 17) und im Reichstage (a. a. O. Bd. 4 S. 2823 f.) behauptet worden ist, läßt sich nicht ernstlich aufrechterhalten (vgl. z. B. Mot. zu § 30 des Entw. v. 1872).

Digitized by Google

sammenhange mit diesem beschäftigt. Namentlich gegen den während der Reise Entlaufenen ist die Rechtsverfolgung erschwert und geeigneter Ersatz für ihn oft nicht zu beschaffen. Die Versuchung zum Vertragsbruche ist daher eben so grofs, wie die Schädigung des Reeders durch ihn. Das ältere Recht, welches dem Vertragsbruche des Arbeitnehmers überhaupt mit anderen und schärferen Mitteln entgegentrat, als das Recht der Gegenwart, hat den besonderen Verhältnissen beim Heuervertrage nur durch Häufung und Erschwerung der dem vertragsbrüchigen Schiffsmann angedrohten Nachteile Rechnung zu tragen gehabt. Im geltenden Rechte, das im ganzen auch dem Arbeitgeber die Gegenleistung aus dem Vertrage nur mit den allgemeinen Schutzmitteln des Privatrechts gewährleistet, hat sich für den Heuervertrag unter der zwingenden Einwirkung der tatsächlichen Verhältnisse die ältere Anschauung erhalten und somit eine Sonderstellung innerhalb des Vertragsrechts überhaupt ergeben. Behördlicher Zwang kann gegen den angemusterten Seemann auch behufs Erwirkung der Fortsetzung des Dienstes angerufen werden (Seem.O. 33). Die Fortsetzung des angetretenen Dienstes ist gegen Vertragsbruch durch öffentliche Strafe und zwar durch schwerere Strafe als die Antretung des Dienstes geschützt (Seem.O. 93 Abs. 2 vgl. mit Abs. 1). Die Disziplinargewalt des Schiffers, die mit dem Dienstantritt des Schiffsmanns beginnt[1], dient insbesondere auch dazu, dem Entlaufen der Schiffsleute aus dem angetretenen Dienste vorbeugend und sühnend entgegenzuwirken.

Auch besonderer privatrechtlicher Mittel bedient sich das Gesetz, um das Entweichen von Schiffsleuten aus dem Dienste zu verhindern. Nach Seem.O. 50 haben im Falle der Verminderung der Mannschaft während der Reise die verbleibenden Schiffsleute unter gewissen Voraussetzungen einen Anspruch auf Verteilung der durch die Verminderung ersparten Heuergelder (vgl. unten § 34 Nr. IV). Dieser Anspruch besteht aber nicht, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Sachen des entwichenen Schiffsmanns an Bord zurückgeblieben sind. Die Desertion wird unter diesen Umständen häufig nicht ohne Begünstigung seitens der Zurückgebliebenen erfolgt sein können. Solche Begünstigung sucht das Gesetz auf eine allerdings

[1] Das gilt auch jetzt noch, obwohl es in der Seem.O. nicht mehr ausdrücklich bestimmt ist (s. dagegen Seem.O. v. 1872 § 72 Abs. 2; Wagner I 352).

Digitized by Google

nicht einwandfreie Art zu verhindern. Wird hier den vermutlich oder vermeintlich Mitschuldigen ein ihnen sonst gewährter Lohnanspruch versagt, so wird dem Schuldigen selbst unter Umständen ein von ihm schon erworbener Lohnanspruch um der Desertion willen gesetzlich entzogen. Die Privatstrafe als Folge des Vertragsbruchs hat sich hier bis auf die Gegenwart erhalten.

Nach Seem.O. 94 verliert der Schiffsmann, der entweicht oder sich verborgen hält, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen[1], wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird[2], den Anspruch auf die bis zum Vertragsbruche verdiente Heuer. Die Vorschrift trifft im Ausdruck mit der des § 129 Seem.O. zusammen, nach welchem der den Kapitän verbotswidrig vor einem ausländischen Gerichte belangende Schiffsmann von seiner Schadensersatzpflicht abgesehen „aufserdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig" wird[3]. In der Sache handelt es sich aber um verschiedene Dinge. Im Falle des § 129 haben wir es mit einer gesetzlichen Verwirkung der „guthabenden Gage" d. h.[4] mit der unmittelbar kraft Rechtssatzes eintretenden Vernichtung der Lohnforderung ohne einen Aufwand des Arbeitgebers und ohne den Willen des Arbeitnehmers zu tun. Dieser erleidet einen Vermögensnachteil in gleichem Mafse, wie jener einen Vermögensvorteil erlangt. Dagegen braucht im Falle des § 94 dem Schiffsmann ein Vermögensnachteil überhaupt nicht zu erwachsen, und wenn dies, wie regelmäfsig, der Fall ist, entspricht dem nicht ein Vermögensvorteil für den Reeder[5]. Der Reeder nämlich wird in keinem Falle um die vom Schiffsmann bis zum Vertragsbruche verdiente Heuer bereichert[6]. Er kann nach § 94 Satz 2 nur diese

---

[1] Die Verweisung des § 94 Satz 1 auf § 93 Abs. 3 ist bedeutungslos. Vgl. dazu unten S. 458 Anm. 3.

[2] Dafür, dafs letzterenfalls der Heueranspruch bestehen bleibt, fehlt es an einem ausreichenden Grunde.

[3] Hierzu Wagner I 437. Die bereits im A.D.H.G.B. 537 Abs. 1 enthaltene Bestimmung ist dem Art. 27 der revid. hamb. Seem.O. v. 1854 entnommen (s. Prot. IV 1979 f., auch hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 17).

[4] Lotmar, Arbeitsvertrag, I 452, 454.

[5] Die Gleichstellung der beiden Fälle bei Lotmar S. 454 Anm. 2 steht daher mit dessen Ausführungen S. 455 f. nicht im Einklang.

[6] Anders nach den früheren Partikularrechten (z. B. preufs. G. v. 26. III. 1864 § 27, hamb. Seem.O. v. 1865 Art. 16, für die Zeit vor dem A.D.H.G.B. s. die Anführungen bei Koch, A.D.H.G.B. S. 772 Anm. 57), denen noch der Entw. d. Seem.O. v. 1872 § 68 (Mot. S. 55) folgen wollte. In dem Gesetze

Digitized by Google

Heuer und, sofern sie nicht ausreicht, auch die etwa an Bord zurückgelassenen Sachen des Schiffsmanns zur Deckung seiner Schadensansprüche aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch nehmen. Soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Maßgabe des § 132 verfahren d. h. sie fließt, insofern nicht die Landesgesetzgebung eine andere ähnliche Verwendung vorschreibt, der Seemannskasse, in deren Ermangelung der Ortsarmenkasse des inländischen Heimats- oder Registerhafens des Schiffes zu[1]. Wenn demnach der Reeder keine Schadensansprüche aus dem Heuervertrage gegen den Schiffsmann hat, kommt ihm von dessen verdienter Heuer überhaupt nichts zu. Hat er aber solche Ansprüche, so besteht der ihm erwachsende Vorteil nur in der Erlangung der Befriedigung. Der Schiffsmann aber hat, wenn das Heuerguthaben über den von ihm geschuldeten Schadensersatz nicht hinausgeht, durch dessen Inanspruchnahme seitens des Reeders keinen Vermögensnachteil, indem er durch sie von seiner Ersatzverbindlichkeit bis zum Betrage der Heuer frei wird[2]. Nur insoweit, als die rückständige Heuer zur Deckung der Schadensansprüche des Reeders nicht erforderlich ist, geht sie dem Schiffsmann und zwar zu Gunsten der Seemannskasse usw. verloren. Von einer Verwirkung der Heuer in dem oben bestimmten, für den Fall des § 129 zutreffenden Sinne kann beim § 94 niemals gesprochen werden. Denn ob nun der Reeder die Heuer zur Deckung seines Schadens in Anspruch nimmt, oder ob mit ihr nach Maßgabe des § 132 verfahren wird, immer bleibt die Voraussetzung, daß die Heuer d. h. die Heuerforderung noch vorhanden, also nicht durch den Vertragsbruch erloschen ist. Damit steht in Einklang, daß dem Seemannsamte, bei dem die Meldung von der Entweichung erfolgt, sobald es geschehen kann, eine Aufstellung über den Betrag der Schadensansprüche und „des Heuerguthabens" einzureichen ist (§ 94 Satz 3).

Die Rechtsfolge des Vertragsbruches besteht also darin, daß der Schiffsmann die Auszahlung der ihm geschuldeten Heuer nicht fordern kann, der Reeder ein Deckungsrecht mit Bezug auf Schadens-

---

selbst (§ 82) ist der dem Entwurf zu Grunde liegende Gedanke einer dem Reeder in der verwirkten Heuer und den Effekten des Schiffsmanns zu gewährenden Entschädigung fallen gelassen worden.

[1] Ebenso wenn die Deckungsbefugnis des Reeders durch Nichtbeobachtung der Vorschrift des § 94 Satz 3 erlischt.

[2] Der Schiffsmann hat kein Recht darauf, daß der Reeder die rückständige Heuer zur Deckung wegen seiner Ansprüche verwende.

Digitized by Google

ansprüche aus dem Heuervertrage an ihr erlangt, und für die Auszahlung des hierzu nicht erforderlichen Betrages der Forderung an die Stelle des Schiffsmanns das Seemannsamt usw. tritt. Das Recht des Reeders erstreckt sich, soweit die Heuer zur Deckung seiner Schadensansprüche nicht ausreicht, auch auf die an Bord zurückgelassenen Sachen des Schiffsmanns. Im übrigen bleibt diesem sein Recht an den Sachen gewahrt[1].

Das Gesetz sagt nichts darüber, in welcher Art der Reeder gegebenen Falles Heuer und Sachen des Schiffsmanns zur Deckung seiner Schadensansprüche verwenden soll. Der Zweck der Vorschrift in Verbindung mit der zur Verhütung von Mifsbräuchen geschaffenen Kontrolmafsregel des § 94 Satz 3 führt dazu, dem Reeder das Recht zu freier Verfügung über Heuer und Effekten zuzugestehen. Namentlich kann mit Bezug auf die Heuerforderung die Vorschrift des § 94 Satz 2 nicht etwa nur im Sinne der Zulassung einer Aufrechnung und somit der Statuierung einer Ausnahme von B.G.B. 394, C.P.O. 850 Nr. 1 verstanden werden. Denn dem Reeder ist nicht zuzumuten, dafs er nach Vorschrift der §§ 388, 130 ff. (hier regelmäfsig § 132 Abs. 2!) B.G.B. verführe. Selbstverständlich ist er aber bei der Ausübung seines Rechts in den demselben gezogenen Grenzen sich zu halten verpflichtet. Es braucht weder die Seemannskasse in Ansehung der Heuer, noch der Schiffsmann in Ansehung seiner Sachen die bei dem Seemannsamte vom Reeder eingereichte Aufstellung gegen sich gelten zu lassen. Beide können sowohl den angesetzten Betrag der Schadensansprüche als auch die Berechnung des Heuerguthabens im Rechtswege als unrichtig bemängeln, der Schiffsmann natürlich nur insoweit, als er darauf einen Anspruch auf Herausgabe seiner Sachen gründen will.

IV. Der Vertragsbruch des Schiffsmanns, der den übernommenen Dienst nicht antritt oder aus dem angetretenen Dienste entweicht, vollzieht sich in zwiefacher Hinsicht sehr häufig unter besonderen Umständen. Sie können zwar auch bei anderen Dienstverhältnissen gegeben sein, spielen aber aus verschiedenen Gründen nirgends eine so bedeutende Rolle, wie beim Heuervertrage. Es handelt sich um das Entlaufen mit der Heuer und um die Doppelverheuerung. Die Gesetze alter und neuer Zeit sind voll von Vorschriften, die beiden Mifsbräuchen entgegentreten.

[1] Anders vor der Seem.O. v. 1872 Oldenburg und die Hansestädte (Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 S. 55, vgl. auch dessen § 68; s. andererseits schon gegen preufs. Entw. II z. H.G.B. 450 Abs. 3 Prot. IV 1977).

Digitized by Google

Der Schiffsmann, der den übernommenen Dienst nicht antritt oder ihn vorzeitig, sei es vor oder nach Beginn der Reise verläfst, wird häufig vom Reeder Vorleistungen empfangen haben, welche dieser aus Anlafs oder auf Grund der Vertragschliefsung bewirkt hat. Hierher gehören einmal Handgelder, die auch da gegeben zu werden pflegen, wo ihre Reichung nicht mehr die gesetzliche Form der Vertragschliefsung bildet. Sodann Vorschüsse auf die Heuer, die trotz schwerer Bedenken nicht entbehrlich zu sein scheinen[1]. Auch wenn der Schiffsmann ohne Verschulden aufser stand gerät, den Dienst anzutreten oder fortzusetzen, ist er nach allgemeinen Grundsätzen zur Rückgabe des so Empfangenen verpflichtet. Wenn er aber im Besitze der Vorleistung entweicht oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste vor oder nach Antritt desselben zu entziehen, so nimmt seine Handlungsweise einen Charakter an, der ihre Behandlung als Diebstahl seitens älterer Gesetze[2] und ihre strenge Ahndung auch nach geltendem Rechte[3] durchaus berechtigt erscheinen läfst.

---

[1] Die Meinungen hierüber sind geteilt, vgl. z. B. Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 190 f., 196 f, 202 (Heckscher), 420 ff. (Böhmert), Anl. A z. Entw. d. Seem.O. v. 1900 S. 116 f.

[2] So Ordinancie 25; Wisbysches Seerecht 62 (vgl. lüb. U.B. VIII Nr. 752, dazu Pappenheim, Z. f. H.R. XXXVIII 342); hamb. Stadtr. v. 1497 P. XXII (Lappenberg S. 311); dän. Seer. v. 1561 c. 16; Christian V.'s D. L. IV 1, 21; preufs. Seer. v. 1727 IV 5; preufs. A.L.R. II 8 § 1542. Vgl. im übrigen Sickel, Die Bestrafung des Vertragsbruches, S. 150 ff.

[3] Für Deutschland kommen in Betracht St.G.B. 298 und Seem.O. 93 Abs. 3, 121. Die letzteren Vorschriften weichen von § 81 Abs. 3 und § 100 der Seem.O. v. 1872 sachlich nur durch die Zulassung mildernder Umstände in § 93 Abs. 3 Satz 2 ab; § 121 Abs. 3 enthält materiell nichts Neues (vgl. auch Komm.Ber. zu § 110 des Entw. v. 1900 S. 77). Über das Verhältnis von St.G.B. 298 zu den Vorschriften der Seem.O. s. Damme im Gerichtssaal XLVI 310 ff.; Binding, Lehrb. d. Gem. Dtschn. Strafrechts, Bes. Teil I², S. 415 f.; auch L. Perels Anm. 4 zu § 93 und Loewe Anm. 4b zu § 93 (die aber den über § 298 hinausgehenden Inhalt des § 93 Abs. 3 nicht berücksichtigen); unrichtig aufser den bei Damme und Binding Genannten auch Wagner I 363. — Unter der Heuer im Sinne des § 93 Abs. 3 kann nur die nicht verdiente Heuer verstanden werden. Die schwerere Strafe gegenüber Abs. 1 und 2 rechtfertigt sich durch die Vermögensbeschädigung unter Mifsbrauch des dem Schiffsmanne bewiesenen Vertrauens. Allerdings wird bei dieser Auslegung des Abs. 3 die in § 94 enthaltene Verweisung auf ihn gegenstandslos (a. M. Binding a. a. O. S. 415 Anm. 2, Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des H.G.B. und das Seehandelsstrafrecht², S. 83 Anm. 2, Erk am nachstehend angeführten Orte S. 216). Dieser Umstand kann aber nicht für die Unterstellung einer innerlich ungerechtfertigten, mit der geschichtlichen Entwickelung

Digitized by Google

Mit dem Vertragsbruche des Schiffsmanns durch Nichtantreten oder Verlassen des Dienstes steht die Doppelverheuerung in engem Zusammenhange. Der Schiffsmann bricht den ersten Vertrag, weil er den zweiten unter ihm mehr zusagenden Bedingungen geschlossen hat, oder weil er hoffen kann, durch den Abschluſs eines zweiten Vertrages Entkommen und Unterkommen zugleich sich zu sichern. Der Kampf der Gesetzgebung gegen die Doppelverheuerung[1] ist daher nur ein Teil ihres Kampfes gegen den Vertragsbruch. Das geltende deutsche Recht besitzt keine besonderen Vorschriften zur Verhinderung der Doppelverheuerung[2]. Es wird aber ein Schadensersatzanspruch gegen den Reeder oder Schiffer, der einen Schiffsmann seinem Dienstherrn abspänstig macht, auf B.G.B. 826, gegen den Reeder des hiernach ersatzpflichtigen Schiffers auf H.G.B. 485, 486 Abs. 1 Nr. 3 zu gründen sein.

---

in Widerstreit stehenden Vorschrift genügen. Für die hier vertretene Ansicht Katz a. a. O. S. 82 Anm. 11; L. Perels Anm. 3 zu § 93; Binding a. a. O.; Stenglein, Strafrechtliche Nebengesetze[2], S. 567 Anm. 8; Erk in Zeitschr. f. Verwaltung und Rechtspflege im Großherzogtum Oldenburg XXI (1894) S. 204 ff.; Beyer, Die Delikte der Schiffsleute nach gem. dtschm. Rechte (Leipziger Dissert. 1904), S. 31. A. M. Mewes, Die strafrechtlichen Bestimmungen usw. (Separatabdr. aus d. Gesetzgebung des Deutschen Reiches mit Erläuterungen), S. 38 f.; Olshausen, Komm. z. St.G.B.[6] Anm. 2 zu § 298; Kleinfeller bei Stenglein, Strafrechtliche Nebengesetze[1], S. 608; Brodmann S. 538 Anm. 4 zu § 93.

[1] Dieser Kampf ist zumal früher mit sehr energischen Mitteln geführt worden. Der Schiffsmann hat Geld- oder Leibesstrafe oder Buſse verwirkt, er muſs dem ersten Dienstherrn, wenn dieser ihn noch behalten will, „auf Gnade dienen", anderenfalls die Kosten für die Beschaffung eines Ersatzmanns tragen. Den Schiffer, der den Schiffsmann wissentlich als zweiter gemietet hat, trifft öffentliche Strafe oder Buſse. Vgl. lüb. R. bei Hach III c. 214, Wisby Seer. 1, 66, lüb. U.B. III Nr. 112, Barcelona V. v. 1340 Art. 21 (Pard. V 360), span. V. v. 1552 c. 147 (Pard. VI 66 f.), niederl. V. v. 1563 III 3 (Pard. IV 70 f.), dän. Seer. v. 1561 c. 36, H.R. v. 1591 Art. 49 (Pard. II 522), Hans. Seer. (1614) IV 2, schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. IV pr., Chr. V's D. L. IV 1, 2, Ord. de la mar. II 1, 7, preuſs. Seer. v. 1727 III 55, IV 4, Ord. de Bilbao XXIV 13, preuſs. A.L.R. II 8 §§ 1540 f., Spanien (1829) 701, (1885) 635, Chile 940 u. a. m. S. auch die Anführungen bei Sickel a. a. O. (oben S. 458 Anm. 2) S. 160 f.

[2] Auch die oben S. 443 ff. erwähnten Vorschriften der Seem.O. 10 und 30 (dazu 107 Abs. 1 Nr. 1, 114 Abs. 1 Nr. 4) sind nicht hierher zu zählen. Die Besonderheit des § 30 besteht nur darin, daſs er dem älteren Vertrage unter Umständen den jüngeren vorgehen läſst. § 10 aber sucht nur den Eintritt dieser Umstände nach Möglichkeit zu verhindern. Er richtet daher gegen die Doppelverheuerung kein weiteres Hindernis auf, als ihr ohne die Vorschrift des § 30 nach allgemeinen Grundsätzen entgegenstehen würde. So auch schon Seem.O. v. 1872 § 8 gegen preuſs. G. v. 26. III. 1864 § 9.

Digitized by Google

V. Im Mittelpunkte der Verpflichtungen aller Personen der Schiffsbesatzung steht diejenige zur Leistung der durch den Vertrag versprochenen Dienste (B.G.B. 611). Auch nach der Art der letzteren ergibt sich innerhalb der Schiffsbesatzung eine Sonderung zwischen dem Schiffer und ihren übrigen Mitgliedern (s. oben S. 403). Die mannichfachen, verschieden gearteten Verpflichtungen, die dem Führer des Schiffes als solchem obliegen, sind gesetzlich und zwar hauptsächlich durch das H.G.B. eingehend geregelt. Die einschlägigen Vorschriften sind jedoch zwar in erster Linie, aber nicht ausschliefslich im Hinblick auf den durch Dienstvertrag angestellten Schiffer geschaffen worden[1]. Sie gelten zum gröfsten Teile auch für den Schiffer, der nicht durch Anstellungsvertrag Schiffer geworden ist. Sie sind deshalb fast sämtlich bereits in anderem Zusammenhange zur Darstellung gelangt[2]. Wenn, wie regelmäfsig, zwischen Reeder und Schiffer ein Dienstvertrag besteht, bildet die gehörige Erfüllung der dem Schiffer gesetzlich auferlegten Verpflichtungen zugleich den Inhalt seiner dem Reeder vertragsmäfsig geschuldeten Leistung. Es können den Schiffer daher namentlich auch wegen Verletzung der an sich öffentlichrechtlichen Pflichten neben der allgemeinen Haftung aus H.G.B. 511 f. die besonderen Rechtsnachteile gegenüber dem Reeder treffen, die der Vertrag etwa an das pflichtwidrige Handeln knüpft (z. B. Verwirkung von Vertragsstrafen). Ferner kann aber im Verhältnis zwischen Reeder und Schiffer auch der Kreis der gesetzlich dem Schiffer obliegenden Verpflichtungen nach allgemeinen Grundsätzen erweitert und verengert werden. Die Frage nach den Wirkungen solcher Vereinbarungen Dritten gegenüber ist selbständig zu beantworten (vgl. namentlich H.G.B. 512 Abs. 2).

Auch der Schiffsmann würde nach der allgemeinen Vorschrift von B.G.B. 611 kraft des Dienstvertrages zur Leistung nur der versprochenen Dienste verpflichtet sein. Es ist indessen streitig, ob diese allgemeine Vorschrift nicht durch das Sonderrecht des Heuervertrages aufser Anwendung gesetzt wird. Seem.O. 34 Abs. 1[3] verpflichtet den Schiffsmann, in Ansehung des Schiffsdienstes

---

[1] Vgl. Prot. VIII 3809 f., 3834 ff.

[2] Wagner I §§ 38, 44, 53—60.

[3] Vgl. Entw. v. 1900 § 32 Abs. 1, Begr. S. 52 f. (dazu 109 f.), Komm.Ber. S. 17 f., Verhdll. d. R.T. X. Leg.Per. II. Sess. Bd. 4 S. 2824 f., Bd. 6 S. 5076. Ebenso schon preufs. Entw. I 491, II 448 Abs. 1 (Mot. S. 247), A.D.H.G.B. 533 Abs. 1 (Prot. IV 1974, VIII 3836), Seem.O. v. 1872 § 31 Abs. 1. Vgl. auch hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 7, v. 1854 Art. 7, v. 1865 Art. 6, brem. V. v. 12. XI.

Digitized by Google

den Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und seiner sonstigen Dienstvorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten. Die Vorschrift ist in dem das Vertragsverhältnis regelnden Abschnitte des Gesetzes enthalten. Den Gegenstand des Heuervertrages scheinen nach ihr Schiffsdienste überhaupt, nicht solche von bestimmter Art, zu bilden. Die Vereinbarung einer bestimmten, dienstlichen Stellung und deren Angabe in der Musterrolle würden demnach nicht dem Schiffsmann den Anspruch darauf gewähren, nur mit Arbeiten der dadurch bezeichneten Art beschäftigt zu werden, sondern nur den Schiffer berechtigen, die für solche Arbeiten erforderlichen Fähigkeiten von dem Schiffsmanne zu beanspruchen[1]. Diese Auslegung des Gesetzes ist aber nicht annehmbar. Sie würde bedeuten, dafs der Schiffsarzt und die Stewardefs kraft ihres Dienstvertrages zum Kohlentrimmen verpflichtet wären[2]. Zudem ist die Vorschrift des § 34 Abs. 1 der Abänderung durch Vertrag entzogen (§ 1 Abs. 2). Es würde daher ein als Mitglied der Schiffskapelle engagierter, akademisch gebildeter Musiker gegenwärtig auch im Falle ausdrücklicher Wegbedingung seiner Verwendung zu Schiffsarbeiten zum Fensterputzen verpflichtet sein[3]. Auch der Schiffsmann i. e. S. wird nicht allgemein nur zum Schiffsdienste angenommen[4]. Das Gegenteil ergibt sich aus allen Heuerverträgen, namentlich auch aus den je nach der Stellung des Schiffsmanns verschiedenen Heuersätzen. Das Gesetz selbst geht in wichtigen Vorschriften davon aus, dafs der Schiffsmann sich zu einem bestimmten Dienste verheuert (Seem.O. 43 Abs. 1, 70 Abs. 1 Nr. 1), und dafs der von ihm zu leistende Dienst seiner Stellung zu entsprechen hat und

---

1852 § 9, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 7, preufs. G. v. 26. III. 1864 § 28, oldenb. SchiffsmannsO. v. 11. V. 1864 Art. 19, mecklenb.-schwer. Musterrolle v. 18. II. 1867 Art. 6.

[1] So Lewis, Handbuch, S. 108, s. auch Seerecht[2] I 196; Lotmar, Arbeitsvertrag I 476; s. auch Loewe Anm. 1 zu § 34; nicht klar Boyens I 453 (s. auch unten S. 462 Anm. 2) und Beyer a. a. O. (s. oben S. 459 Anm. 3) S. 51.

[2] Vgl. Seem.O. 2 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 Satz 2, 3 Abs. 2 Satz 2.

[3] Das im Texte gewählte Beispiel ist nicht frei gebildet, sondern dem fast unglaublich scheinenden Tatbestande entnommen, welcher dem Urteile des hanseatischen O.L.G. v. 18. VI. 1903 (Hans. G.Z. XXIV Nr. 93) zu Grunde lag.

[4] Wie in der R.T.Komm. (Ber. S. 18) von einem Regierungsvertreter behauptet wurde.

Digitized by Google

durch angemessene Heuer zu vergüten ist (Seem.O. 79 Abs. 1). Die Anweisung einer bestimmten Dienststellung erscheint demgemäfs als Bestandteil des Vertrages, und die Dienststellung ist für den einzelnen Schiffsmann im Heuerschein, für alle angemusterten Schiffsleute in der Musterrolle anzugeben (Seem.O. 27 Abs. 1 Satz 2, 14 Abs. 2 Satz 1)[1]. Hiernach ist es unmöglich, die Vorschrift des § 34 Abs. 1 dahin zu verstehen, dafs durch sie der Schiffsmann ohne Rücksicht auf seine Anheuerung für einen bestimmten Dienst vertragsmäfsig zu Schiffsdiensten jeder Art ververpflichtet wäre. Neben der so verstandenen Vorschrift würde die Bestimmung des § 41 Abs. 1 sinnlos sein, nach welcher in zwei besonderen Fällen, dem der Seegefahr, besonders des drohenden Schiffsbruchs, und dem der Gewalt und des Angriffs gegen Schiff oder Ladung der Schiffsmann alle befohlene Hilfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten hat[2]. Es kommt hinzu, dafs nach § 34 Abs. 1 der Schiffsmann nicht nur alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, sondern auch sie zu jeder Zeit zu verrichten verpflichtet ist. In den §§ 35—40 aber wird die Frage der Arbeitszeit (s. unten S. 472 ff.) eingehend geregelt[3]. Da wäre es denn zum mindesten auffallend, wenn das Gesetz die vertragsmäfsige Pflicht des Schiffsmanns, alle Arbeiten jederzeit zu verrichten, im § 34 nur ausspräche, um sie alsbald in den folgenden Vorschriften nach verschiedenen Richtungen einzuschränken und zum Teil wieder aufzuheben[4].

---

[1] Mit der Mafsgabe, dafs das Journal des Schiffsschreibers durch die Musterrolle ersetzt ist, trifft auch heutzutage noch die Vorschrift des Pisaner Breve cur. mar. v. 1305 c. 49 (Bonaini III 386, vgl. Const. us. v. 1161 c. 28, ebd. II 918) zu, dafs der Schiffsmann Dienst zu tun hat „eo modo et forma ut erit scriptus in quaterno illius navis vel ligni".

[2] Es geht nicht an, mit Boyens, Z. f. H.R. L 66 im § 41 nur die Anwendung der allgemeinen Vorschrift des § 34 auf einen besonderen Fall zu erblicken, da gerade für diesen Fall die Geltung der vorausgesetzten Regel selbstverständlich wäre. S. auch Matthaei, Z. f. H.R. LVI 438.

[3] Vgl. Matthaei a. a. O.

[4] Vorschriften über die Arbeitszeit der Schiffsleute waren auch in den älteren Landesgesetzen enthalten, vgl. lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 8, preufs. G. v. 26. III. 1864 § 28, oldenb. SchiffsmannsO. v. 11. V. 1864 Art. 19 § 3, auch mecklenb.-schwer. Musterrolle v. 18. II. 1867 Art. 17. Diese Vorschriften hätten mit dem 1. I. 1870 ihre Geltung verloren (Verf. d. Norddeutschen Bundes Art. 2, B.G. v. 5. VI. 1869 § 6, A.D.H.G.B. 533 Abs. 2 Satz 2, 556), wenn der mit § 34 Abs. 1 SeemO. im wesentlichen übereinstimmende Art. 533 Abs. 1 A.D.H.G.B. von der Vertragspflicht des Schiffsmanns zu jederzeitiger Verrichtung aller ihm übertragenen Arbeiten zu verstehen gewesen wäre. Es

Digitized by Google

Die Vorschrift des § 34 Abs. 1 verpflichtet in erster Linie den Schiffsmann zu unweigerlicher Gehorsamsleistung gegenüber dienstlichen Anordnungen des Schiffers und seiner sonstigen Vorgesetzten. Die daran sich anschliefsende Bestimmung über die Arbeitsverrichtung wendet die vorher statuierte Gehorsamspflicht nur auf eine besonders wichtige, zum Teil aus geschichtlichen Gründen der Hervorhebung bedürftige Frage an. Ihr Inhalt würde sich gegenwärtig, da die Fürsorge für die Ladung unstreitig zum Schiffsdienste gehört[1], auch aus dem ersten Teile des § 34 Abs. 1 ergeben. Das Gesetz bringt den einheitlichen Charakter des Abs. 1 zum Ausdruck. Es spricht im Abs. 2 von der Verpflichtung, nicht von den Verpflichtungen aus Abs. 1, obwohl Abs. 2 auf den gesamten Inhalt des Abs. 1 zu beziehen ist[2]. Dieser verpflichtet somit den Schiffsmann, auf Anordnung eines der genannten Vor-

---

wurde aber die Weitergeltung jener Vorschriften neben dem zum Bundes- und Reichsgesetze gewordenen A.D.H.G.B. nicht bezweifelt (vgl. Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 §§ 31—33).

[1] Diese Anschauung hat sich sehr allmählich im Verlaufe einer Entwickelung durchgesetzt, die im Süden früher als im Norden zum Abschlufs gelangt ist. Die Verbringung der Waren an und von Bord und die Fürsorge für sie während der Reise war zunächst Sache der sie begleitenden Befrachter oder ihrer Vertreter. Auch wenn der senyor de la nau sich den mercaders gegenüber zur Besorgung der Einladung, Verstauung und Ausladung ihrer Güter verpflichtet hat, bindet nach dem Consulat diese Vereinbarung nicht ohne weiteres auch die Schiffsleute (Cons. 28, 29, 191). Die Ausbildung des Versendungsgeschäftes einerseits und die Veränderung des Verhältnisses der Schiffsmannschaft zum Schiffer (Reeder) andererseits mufste eine Änderung hierin zumal betreffs der Sorge für die Ladung während der Reise im Gefolge haben. Doch hatten wenigstens im nordischen Verkehr die Schiffsleute, auch nachdem ihre Verpflichtung, sich mit der Ladung zu befassen, zur Anerkennung gelangt war, Anspruch auf besondere Vergütungen seitens der Befrachter (Windegeld, Primegeld, Mattenschüddel, Kühlgeld), bis schliefslich der Entgelt für diese Tätigkeit dem Reeder in der Fracht, den nur noch zu ihm in unmittelbarer Beziehung stehenden Schiffsleuten in der Heuer gewährt wurde. Vgl. Zara (1300) IV 68 f. (Pard. VI 620), Ancona stat. mar. v. 1397 r. 9 (Pard. V 125), H.R. B I Nr. 396 (1435) Art. 5, B II Nr. 608 (1442) § 23, Hans. Schifferordnung v. 1482 Art. 12 (Pflicht der Besatzung, bei Verlust ihrer Führung das Korn zu kühlen), niederl. V. Karls V. (v. 1551) Art. 15—17 (Pard. IV 50 f.), Philipps II. (1563) III 7 f. (Pard. IV 72 f.), dän. Seer. v. 1561 c. 13, Hans. S.R. v. 1614 XI 1, 1, Ord. v. Rotterdam (1655) Art. 37 (Pard. VI 527), schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. c. VII, preufs. Seer. v. 1727 IV 29 f.

[2] Die Mot. zu Art. 448 Abs. 1 des preufs. Entw. I, der inhaltlich mit dem § 34 Abs. 1 fast genau übereinstimmt, lassen ihn ebenfalls nur den allgemeinen Grundsatz aussprechen, dafs dem Schiffer ein Recht auf unbedingten Gehorsam seitens der Schiffsleute zustehe. Auch in der R.T.Komm. v. 1900/1901 (Ber.

Digitized by Google

gesetzten sich auch solchen Arbeiten für Schiff und Ladung zu unterziehen, zu denen er vertragsmäfsig nicht verbunden ist. Die Gehorsamsleistung kann der Schiffer durch die Mittel seiner Disziplinargewalt erzwingen (Seem.O. 84, 85, 91), und unter Umständen macht sich der Schiffsmann durch die Verweigerung des Gehorsams auch strafbar (Seem.O. 96, 100, 110)[1]. Dies mufs auch in Ansehung eines den Vorschriften der §§ 35 ff. über die Arbeitszeit zuwiderlaufenden Dienstbefehls Geltung haben[2]. Vor Mifsbrauch der Disziplinargewalt schützen den Schiffsmann strafrechtliche und privatrechtliche Vorschriften[3]. Im Verhältnis zum Heuervertrage hat die Vorschrift des § 34 Abs. 1 eine zwiefache Bedeutung. Sie schafft einerseits die Grundlage für die Sicherung der vertragsmäfsig geschuldeten Arbeitsleistung durch die Mittel des Disziplinar- und Strafrechts. Sie schliefst aber andererseits den unter sie fallenden Dienstbefehlen gegenüber die Berufung des Schiffsmanns auf die vertragsmäfsige Begrenzung seiner Arbeitspflicht aus. Der hiernach mögliche Widerstreit zwischen Vertragspflicht und Gehorsamspflicht ist innerhalb der Grenzen des § 34 Abs. 1 und 2 vom Gesetze mit vollem Rechte zu Gunsten der Gehorsamspflicht entschieden. Denn das allgemeine Interesse an der Erhaltung der Disziplin auf dem Schiffe fordert zwingend das vor-

---

S. 18) wurde die Unabhängigkeit der Verpflichtung zur Arbeitsleistung vom Heuervertrage anerkannt.

[1] Vgl. Wagner I 364; Beyer a. a. O. (oben S. 459 Anm. 3) S. 60 ff.; Matthaei, Z. f. H.R. LVI 435 ff., und die von den beiden letztgenannten angeführten Schriftsteller. Der Begriff des „schuldigen" Gehorsams im Sinne des § 100 bestimmt sich nach § 34 Abs. 1 u. 2 (s. auch §§ 85 Abs. 2, 96 Abs. 2 Nr. 2).

[2] So auch das hanseatische O.L.G. in der von Matthaei a. a. O. bekämpften Entscheidung. Der Abg. Dr. Semler hat zwar im Reichstage bei Beratung des jetzigen § 35 die entgegengesetzte Ansicht vertreten (Verhdll. a. a. O. Bd. 4 S. 2887), sich aber später in einer hiermit nicht vereinbaren Art geäufsert (ebd. Bd. 5 S. 4873[2], Bd. 6 S. 5063[2]). Auch Wagner (I 357 f., 32, 439) scheint die im Texte vertretene Ansicht zu teilen.

[3] Seem.O. 111 s. auch 92, 114 Abs. 1 Nr. 6, 12, 14. Aus dem Bereiche des Privatrechts kommen die Vorschriften über die Haftung des Schiffers für Schadenszufügung durch nicht gehörige Dienstverrichtung und über die Haftung des Reeders für den Schiffer vornehmlich in Betracht. In dem oben S. 461 Anm. 3 erwähnten Falle hat das O.L.G. Hamburg wegen der in der Androhung disziplinarischen Zwanges enthaltenen Freiheitsentziehung den § 847 B.G.B. Anwendung finden lassen. Somit ist die Ansicht Matthaeis (a. a. O. S. 439) unhaltbar, dafs bei der im Texte angenommenen Meinung die Befolgung der gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeit lediglich von dem guten Willen der Vorgesetzten abhängig werde.

Digitized by Google

läufige Zurücktreten des besonderen Interesses, welches der Schiffsmann an der Einhaltung der vertragsmäfsigen Grenzen für seine Arbeitsleistung hat[1].

Verpflichtungen der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen. (Fortsetzung.) § 34.

I. Durch den Heuervertrag verpflichtet sich der Schiffsmann zur Leistung der Dienste, welche der von ihm übernommenen Stellung entsprechen. Nur wenn er zu dem Dienste untauglich ist, zu dem er sich verheuert hat, ist der Schiffer befugt, ihn vor Antritt der Reise nach Mafsgabe des § 70 Abs. 1 Nr. 1 zu entlassen, nach Antritt der Reise nach Mafsgabe des § 43 im Range herabzusetzen und in der Heuer zu verkürzen. Welcher Art die darnach von dem einzelnen Schiffsmann zu verrichtenden Dienstleistungen sind, bestimmt sich nach der Verkehrsanschauung. Das Gesetz enthält nur wenige Vorschriften. Aus den Bedürfnissen des Seehandels erwachsen, besagen sie meist nichts, was nicht auch ohne sie sich verstehen würde.

Dafs zum Schiffsdienste auch die Arbeiten für die Ladung gehören, ist aus Seem.O. 34 Abs. 1 (s. auch 41) zu entnehmen. Vor der Entwickelung des Distanzversendungsgeschäfts waren die während der Reise für die Ladung notwendigen Arbeiten, auch wenn von der Schiffsmannschaft, so doch auf Grund nicht des Heuervertrages, sondern der Vereinbarung mit den Befrachtern, mindestens aber gegen besondere, von diesen zu entrichtende Vergütung aus-

[1] Matthaei a. a. O. S. 443 hält die Befürchtung für unbegründet, dafs es zu unhaltbaren Konsequenzen führen würde, wenn jeder Schiffsmann sich vor der Befolgung eines Befehls fragen dürfte, ob dieser berechtigt war oder nicht, und die Ausführung von seiner subjektiven Meinung hierüber abhängig machen könnte. Es ist aber doch geradezu unmöglich, in den Fällen des § 88 der Schiffsmannschaft eine Entscheidung darüber einzuräumen, ob eine vom Schiffer angeordnete Mafsregel zur Sicherheit und zur Fahrt des Schiffes usw. unbedingt erforderlich ist, oder ob darüber hinaus ein dringender Fall vorliegt. Matthaei meint freilich (S. 442), der Richter bilde sein Urteil ohne Rücksicht auf die Folgen lediglich nach dem Gesetze, und es sei nur menschlich erklärlich, dafs dabei der Gedanke an die Konsequenzen bewufst oder unbewufst mitwirke. Das ist aber sicher dann unrichtig, wenn das Gesetz, wie im vorliegenden Falle, eine mehrfache Deutung zuläfst. Dann hat der Richter sich stets vor Augen zu halten, dafs das Recht eine vernünftige Ordnung der Lebensverhältnisse sein will, und eben an den Konsequenzen der einen und der anderen möglichen Auslegung hat er den sichersten Mafsstab, nach dem er seine Wahl treffen wird.

Digitized by Google

geführt worden. Sehr allmählich trat hierin eine Änderung ein[1], in deren Verfolg die Fürsorge für die Ladung zu einem Bestandteil des Frachtvertrages und die Bewirkung der dadurch erforderten Arbeiten zu einem Bestandteil des Heuervertrages wurde. Dies ist gegenwärtig allgemein Rechtens. Nur das Verladen und Verstauen, sowie das Löschen der Güter werden infolge der fortschreitenden Arbeitsteilung jetzt vielfach durch besondere Hafenarbeiter besorgt[2]. Dafs diese Arbeiten aber gesetzlich auch jetzt noch den Schiffsleuten obliegen, wird durch Seem.O. 37 Abs. 2 bestätigt.

Die ihm nach Seem.O. 34 Abs. 1 (s. oben S. 460 ff.) obliegende Verpflichtung hat der Schiffsmann nach Abs. 2 des § 34 zu erfüllen sowohl an Bord des Schiffes und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen als auch unter Havarie. Auch diese Vorschrift erscheint heutzutage als selbstverständlich. Sie ist in die Seem.O. v. 1872 (§ 30 Abs. 2) nach dem Vorbilde früherer Partikulargesetze[3] aufgenommen worden, in denen sie der Meinung entgegentreten sollte, als wäre der Schiffsmann berechtigt, für Arbeiten aufserhalb des Schiffes selbst oder im Havariefalle eine besondere Vergütung zu beanspruchen.

Nach der Art der von den einzelnen Mitgliedern der Schiffsbesatzung geschuldeten Dienste ist die Besatzung auch gesetzlich gegliedert. Das gilt sowohl für H.G.B. 481 als auch für Seem.O. 2, wenngleich diese Vorschriften im einzelnen von einander abweichen[4]. Das eine der beiden Merkmale, durch welche die Schiffs-

[1] S. Wagner I 26 f.

[2] Über eine hiermit zusammenhängende Frage des französischen Rechts (Anwendbarkeit des G. v. 9. IV. 1898 auf Unfälle von Schiffsleuten beim Laden und Löschen) s. Rev. XVI 764 ff., XVII 540 ff. (Cour de cassation), XVIII 420 f. (de Valroger).

[3] Vgl. die oben S. 460 Anm. 3 angeführten Vorschriften. S. auch bereits lüb. Rez. v. 1572 Art. 20 (Pard. II 504), H.R. 1591 Art. 23 (ebd. S. 515), Hans. Seer. v. 1614 IV 19.

[4] Das A.D.H.G.B. (Art. 445) unterschied innerhalb der Schiffsbesatzung vom Schiffer abgesehen nur die zur Verrichtung von seemännischen Diensten i. e. S. und die zur Verrichtung anderer Dienste auf dem Schiffe angestellten Personen. Die Schiffsoffiziere wurden zur Schiffsmannschaft gerechnet (Art. 528). Die nicht zur Schiffsmannschaft, aber zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen hatten, sofern nicht durch Vertrag ein anderes bestimmt war, dieselben Rechte und Pflichten, die im 4. Titel des 5. Buchs in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt waren (Art. 554). Hiermit stimmte bezüglich des Vertragsverhältnisses zwischen Reeder und Personen der Besatzung die

Digitized by Google

offiziere mit Ausnahme der Ärzte, Proviant- und Zahlmeister gekennzeichnet sind, ist, dafs sie zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmt sind. Ebenfalls nach der Art der zu leistenden Dienste zerfällt im Betriebe zumal der grofsen Dampfschiffahrt die Schiffsbesatzung mit Ausschlufs des Schiffers in verschiedene Dienstzweige (Seem.O. 3, 50). Als solche kommen namentlich der Decksdienst und der Maschinendienst in Betracht. Ihre Mannschaften werden in mehrfacher Hinsicht vom Gesetze als besondere Einheiten innerhalb der Besatzung behandelt (Seem.O. 36, 50). Die den einzelnen Gruppen der letzteren obliegenden Dienstleistungen entziehen sich naturgemäfs der erschöpfenden Regelung durch das Gesetz. Von Vorschriften des deutschen Rechts sind hier zu nennen diejenigen des H.G.B. über die Führung des Tagebuchs durch den Steuermann (§§ 519 Abs. 2, 520 Abs. 5) und über die Bewirkung der Aufnahme der Verklarung an Stelle des zunächst verpflichteten Schiffers durch den im Range nächsten Schiffsoffizier (§ 522 Abs. 2). Ferner die Vorschrift der Seem.O. 3 Abs. 1, nach welcher die Stellvertretung des Kapitäns, soweit nicht von ihm oder vom Reeder hinsichtlich der Vertretung in einzelnen Dienstzweigen anderweitige Anordnung getroffen ist, dem Steuermanne und in Ermangelung eines solchen dem Bestmanne obliegt.

Die durch den Heuervertrag gegebene Begrenzung der von dem Schiffsmanne geschuldeten Dienstleistung kommt unter besonderen Umständen nicht in Betracht. Bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruche, sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung[1] hat jeder Schiffsmann alle befohlene Hilfe zur

---

Seem.O. v. 1872 (§ 3) überein, da insoweit die Streichung des Vorbehaltes abweichender Vereinbarung belanglos war. Das neue H.G.B. übernahm zunächst die Vorschrift des Art. 445 unverändert in seinen § 481. Durch R.G. vom 2. VI. 1902 (R.G.Bl. S. 218) wurden aber die Schiffsoffiziere im § 481 den übrigen Personen der Schiffsbesatzung als eine selbständige Gruppe gegenübergestellt. Dies geschah, um das H.G.B. mit der Seem.O. v. 1902 (§ 2) in Einklang zu setzen. Deshalb mufs, obwohl dies im Gesetze keinen Ausdruck gefunden hat, der von der Seem.O. für ihren Bereich (§ 2 Abs. 2: „im Sinne dieses Gesetzes") festgestellte Begriff der Schiffsoffiziere auch für H.G.B. 481 gelten. Dagegen weicht der Begriff der Schiffsmannschaft im Sinne der Seem.O. (§ 2 Abs. 3) von dem des H.G.B. ab, indem er aufser der Schiffsmannschaft im Sinne des § 481 auch „alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" in dessen Sinne umfafst.

[1] Die Pflicht der Mannschaft, Schiff und Ladung gegen Feinde und Seeräuber zu verteidigen, die nicht immer scharf zu scheiden waren, spielte in früherer Zeit eine bedeutende Rolle. Die sie betreffenden Vorschriften

Digitized by Google

Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich zu leisten (Seem.O. 41 Abs. 1 vgl. oben S. 462). Es handelt sich hier nicht um die erneute Einschärfung der im § 34 geregelten Gehorsamspflicht, sondern um die Bestimmung der vertragsmäfsig geschuldeten, daher namentlich auch nicht besonders zu vergütenden[1] Leistung des Schiffsmanns. An ihr wird auch durch die mit der befohlenen Dienstleistung für den Schiffsmann verbundene, persönliche Gefahr nichts geändert[2]. Nur aus der Verwirklichung dieser Gefahr erwächst unter Umständen dem Schiffsmann oder seinen Erben ein Anspruch auf angemessene „Belohnung" (Seem.O. 61 Abs. 3, 64 Abs. 4, s. unten § 37 Nr. III).

II. Aus der Natur der von der Schiffsbesatzung zu leistenden Dienste ergibt sich keine Beschränkung der Arbeitszeit. Ist das Schiff in der Fahrt begriffen, so fordert es gleichmäfsig Bedienung bei Tag und Nacht, und auch wenn es vor Anker liegt, kann der Dienst mindestens zu keiner Stunde ganz ruhen. Gesetzliche Vorschriften, kraft deren den zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen ein Anspruch auf Befreiung von der Arbeit zu gewissen Zeiten und (oder) unter gewissen Voraussetzungen zustünde, sind dem älteren Rechte unbekannt. Die Befriedigung des Ruhe- und Erholungsbedürfnisses hing von dem pflichtmäfsigen Ermessen des Schiffers ab. Für diesen selbst ist hierin keine Änderung eingetreten. Da die Führung des Schiffes allein in seinen Händen ruht, erfährt für ihn die Arbeitszeit gesetzlich keine Unterbrechung. Er darf den Dienst nur unter eigener Verantwortlichkeit und unter Fürsorge für gehörige Vertretung aussetzen. Für die übrigen Personen der Schiffsbesatzung, deren Dienstleistung unter gewöhnlichen Verhältnissen einen geordneten Wechsel von Arbeit und Ruhe duldet und fordert, haben sich im Verkehr vorbehaltlich der durch die Eigenart der einzelnen Betriebe bedingten Verschiedenheiten auf dem Wege der Erfahrung gewisse Regeln für die Aufeinanderfolge von Arbeitszeit und Ruhezeit gebildet[3]. Als solche

---

der geltenden Gesetze haben in der Hauptsache nur noch theoretische Bedeutung, da das Piratenunwesen so gut wie ausgerottet, gegenüber feindlichen Kriegsschiffen aber eine Widerstandsleistung regelmäfsig ausgeschlossen ist.

[1] Hierauf wird in der Lehre von der Bergung und Hilfeleistung bei Erörterung des § 740 Abs. 3 H.G.B. zurückzukommen sein.

[2] Vgl. Binding, Handbuch des Strafrechts I 781 f.; v. Tuhr, Der Notstand im Civilrecht, S. 26 f.

[3] Vgl die Berichte in Schriften d. Vereins f. Socialpol. über Deutschland (CIII 2 S. 8 ff., 31 ff., 279 f., 322 f., 394 f., CIV 1 S. 179 ff., 398 ff., 528 ff.), Öster-

Digitized by Google

kommen namentlich das Zwei-Wachen- und das Drei-Wachen-System in Betracht. Bei dem einen ist die Mannschaft, bezw. die Mannschaft desselben Dienstzweiges in zwei, bei dem anderen in drei Teile geteilt, von denen stets einer Arbeitszeit hat, so dafs auf diese stets eine ebenso lange oder eine doppelt so lange Ruhezeit folgt. Die Gesetzgebungen haben sich erst in neuerer Zeit und nur in gewissen Beziehungen (Arbeitszeit im Hafen, Sonn- und Festtagsruhe[1]) mit der Frage der Arbeitszeit beschäftigt. Den ersten Versuch einer umfassenderen Regelung hat in sehr verdienstlicher Art die deutsche Seem.O. vom 2. VI. 1902 unternommen[2]. Sie ist dabei bemüht gewesen, den Anforderungen der verschiedenartigen Betriebe, den Interessen der beiden Vertragsparteien und dem Wechsel der Sachlage für das einzelne Schiff gerecht zu werden.

Die Vorschriften der Seem.O. über die Arbeitszeit sind in den §§ 35—40 enthalten. Auch ihrer Geltung stellt sich die allgemeine Schranke des § 41 (oben S. 467 f.) entgegen. Sie finden ferner nach § 135 keine Anwendung auf Seeschlepper und in Tätigkeit befindliche Bergungsfahrzeuge, mit deren bestimmungsmäfsiger Verwendung eine gesetzliche Festlegung der Arbeits- und Ruhezeit nicht verträglich ist[3]. Aufserdem ist ihnen für Hochseefischereifahrzeuge, soweit die Mannschaft vertragsmäfsig am Gewinn beteiligt ist, die zwingende Kraft entzogen (§ 135 Nr. 3)[4]. Im einzelnen unterscheidet das Gesetz darnach, ob das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, oder ob es sich auf See befindet, und darnach, ob die Arbeitszeit am Werktage oder an Sonn- und Festtagen in Frage kommt.

Am Werktage ist der Schiffsmann, wenn das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, nur in dringenden Fällen verpflichtet, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten[5]. In den Tropen, d. h. von

---

reich (CIV 2 S. 31 f.), England (CIII 2 S. 92 ff.), Nordamerika (CIV 1 S. 27 f.), Norwegen (CIV 1 S. 117 ff.).

[1] Vorschriften über Ruhezeit auf der Reise enthalten hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 8 Abs. 1, v. 1854 Art. 8 Abs. 2, v. 1865 Art. 7 Abs. 2, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 8 Abs. 1, oldenb. Schiffsm.O. v. 1864 Art. 19 § 3 Abs. 2 und mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 17.

[2] Vgl. jetzt auch norweg. G. v. 9. VI. 1903 §§ 86—91, 93.

[3] Komm.Ber. S. 84 f.

[4] Von Besonderheiten hinsichtlich der Geltung einzelner Vorschriften wird noch zu handeln sein; vgl. auch im allgemeinen oben S. 20 ff.

[5] Seem.O. 35 Abs. 1 Satz 1; vgl. schon Seem.O. v. 1872 § 31. Die älteren Gesetze bemafsen die Arbeitszeit auf zwölf Stunden: hamb. Seem.O. v. 1865 Art. 7 (1849 Art. 8 Abs. 1, 1854 Art. 8 Abs. 1, dazu Ullrich II Nr. 348), lüb. V. v.

Digitized by Google

Wendekreis zu Wendekreis, ist die tägliche Arbeitszeit auf acht Stunden beschränkt, soweit es sich nicht ausschliefslich um Aufsichtsdienst oder Arbeiten zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen handelt[1]. Der Wachtdienst ist bei Berechnung der gesetzlichen Arbeitszeit stets in Anrechnung zu bringen[2]. Auf Schiffsoffiziere finden die Vorschriften des § 35 Abs. 1 keine Anwendung. Ihnen ist ohne Unterschied, ob es sich um dringende oder nicht dringende Fälle handelt, und ob sich das Schiff aufserhalb oder innerhalb der Tropen befindet, eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden nicht täglich, sondern während jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren[3]. Ferner sind die Vorschriften des § 35 Abs. 1 der Abänderung durch Vertrag zugänglich für Hochseefischereifahrzeuge, auch soweit die Mannschaft nicht vertragsmäfsig am Gewinne beteiligt ist, für Küstenfahrer von weniger als 300 cbm Bruttoraumgehalt und für Lustjachten[4]. Insoweit als es für die Vorschriften des § 35 Abs. 1 und 2 bei der Regel des § 1 Abs. 2 sein Bewenden hat[5], ist auch die vertragsmäfsige Verkürzung der gesetzlichen Arbeitszeit ausgeschlossen[6]. Andererseits steht die Unzulässigkeit ihrer vertragsmäfsigen Verlängerung der freiwilligen Leistung von Arbeit über die gesetzliche Dauer hinaus nicht entgegen. Hat eine solche Leistung stattgefunden, so kann

---

6. IV. 1853 Art. 8 Abs. 1, preufs. G. v. 26. III. 1864 § 28 Abs. 1, oldenb. Schiffsmanns.O. v. 1864 Art. 19 § 3 Abs. 1. Auch das franz. Dekret v. 12. VIII. 1902 (Annales d. dr. comm. XVII 341) hat den zehnstündigen Arbeitstag angenommen.

[1] Seem.O. 35 Abs. 1 Satz 2, dazu Komm.Ber. S. 19 f., R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2830 ff.

[2] Seem.O. 35 Abs. 1 Satz 3. Vgl. Komm.Ber. S. 20, 27 f. (anders Entw. 33). Über frühere Zweifel in dieser Beziehung s. Perels Sammlung S. 71 Anm. 2.

[3] Seem.O. 35 Abs. 2; Begr. S. 54; Komm.Ber. S. 20.

[4] Seem.O. 134, V. d. Bundesrats, bekannt gemacht unter dem 16. VI. 1903 (R.G.Bl. S. 252).

[5] Der Vorbehalt abweichender Vereinbarung, den § 33 des Entw. (dazu Begr. S. 53 f.) für Schiffsleute enthielt, ist von der R.T.Komm. (Ber. S. 20, 28) gestrichen worden.

[6] Ein von sozialdemokratischer Seite gestellter Antrag, in Abs. 1 Satz 2 des jetzigen § 35 vor „acht Stunden“ das Wort „höchstens“ einzuschalten, ist vom Reichstage abgelehnt worden (Verhdll. a. a. O. Bd. 4 S. 2837). Der selbst praktisch bedeutungslose Antrag wurde wesentlich mit dem ebenso unpraktischen Hinweise darauf bekämpft, dafs die Vertragsparteien auch hinsichtlich der Zulassung einer vom Gesetze abweichenden Vereinbarung einander gleichgestellt sein müfsten.

Digitized by Google

für sie nach Gesetz oder Vertrag ein besonderer Lohn geschuldet sein[1].

Solange sich das Schiff auf See befindet, ist eine ziffernmäfsige Begrenzung der Arbeitsstunden durch die Natur des Schiffsdienstes ausgeschlossen. Die aus dem Zwecke der Vertragsschliefsung sich ergebende Regel ist daher, dafs die Arbeitszeit sich hier über alle Tage der Kalenderwoche und über alle Stunden des Kalendertages erstreckt. Indessen ist, soweit es sich um Fahrten von mehr als zehnstündiger Dauer handelt[2], für die Befriedigung des Ruhebedürfnisses der Schiffsleute durch die Vorschriften des § 36 über das Wachegehen[3] Sorge getragen. Darnach geht auf See die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes[4] Wache um Wache. Das Zweiwachensystem (englische System) ist somit als Regel angenommen worden. Die Dauer der Wache ist nicht bestimmt, mithin nur vorgeschrieben, dafs auf die Arbeitszeit stets eine gleich lange Ruhezeit folgen mufs. Eine gesetzliche Ausnahme gilt nur für das Maschinenpersonal der Dampfschiffe in transatlantischer Fahrt[5]. Für dieses ist der Dienst in drei Wachen eingeteilt, so dafs sich an die Arbeitszeit stets eine doppelt so lange Ruhezeit anschliefst. Der Bundesrat ist ermächtigt zu bestimmen, unter welchen Umständen im übrigen eine Mannschaft in mehr als zwei Wachen zu gehen hat. Die Ermächtigung bezieht sich auf die Decksmannschaft der Dampfschiffe in transatlantischer Fahrt, auf die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes sonstiger Dampfschiffe und auf die Wachmannschaft anderer Schiffe. Der Bundesrat hat von der Ermächtigung zu Gunsten des Decksdienstes der Schiffsoffiziere auf solchen Passagierdampfern in transatlantischer Fahrt Gebrauch gemacht, die mehr als 200 Reisende an Bord haben und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 12 Knoten besitzen.

---

[1] Seem.O. 35 Abs. 3, 40, s. des näheren unten § 35 Nr. II.

[2] Über diese Einschränkung s. Komm.Ber. S. 26, 28, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2839 f.

[3] Zu dem Ausdruck s. Pöhls I 259 Anm. 23.

[4] Für das übrige, namentlich das Aufwartepersonal enthält das Gesetz keine Vorschriften (Begr. S. 50). Dafs ihre Erlassung wirklich „nicht im Bedürfnisse liegt", mufs als zum mindesten zweifelhaft bezeichnet werden; vgl. R.T. a. a. O. Bd. 4 2830[2], 2832, 2834[2], 2835, 2836[2] f., Bd. 6 S. 5076[2] f., Schriften d. Vereins f. Socialpol. CIV 1 S. 182 (Heckscher), 403 f. (Böhmert).

[5] Der Begriff der transatlantischen Fahrt ist bei dieser Gelegenheit neu geschaffen worden. Er fafst die atlantische Fahrt und die lange Fahrt im Sinne der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft vom 4. VI. 1898 §§ 82, 98 zusammen. Vgl. R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2841 f.

Digitized by Google

Doch greift das Dreiwachensystem hier nur insoweit Platz, als nicht die einzelnen Wachen mit mehr als einem Offizier besetzt und auf diese Weise übermäfsige Anstrengungen vermieden werden[1]. Ohne Unterschied darnach, ob Zwei- oder Dreiwachensystem gilt, darf die abgelöste Wache nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten verwendet werden. Doch ist auf Dampfschiffen die ablösende, vorerst also noch abgelöste, Maschinenwache verpflichtet, das vor der Ablösung erforderliche Fortschaffen der Asche (Aschehieven) zu besorgen[2]. Die Vorschriften des § 36 finden auch (vgl. oben S. 469) auf Hochseefischereifahrzeuge keine Anwendung (§ 135 Nr. 3); diejenigen des § 36 Abs. 1 können für Küstenfahrer von weniger als 300 cbm Bruttoraumgehalt und für Lustjachten gleich den Vorschriften des § 35 Abs. 1 (s. oben S. 470) durch Vertrag abgeändert werden.

Auch den besonderen Vorschriften über die Sonn- und Festtagsarbeit (Seem.O. 37—40) liegt die Unterscheidung darnach zu Grunde, ob das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, oder ob es sich auf See befindet. Nur für die Beantwortung der Frage, welche Tage als Festtage im Sinne dieser Vorschriften gelten, wird jene Unterscheidung zum Teil durch eine andere ersetzt. Es gelten nämlich[3] als Festtage im Sinne der §§ 37, 38 im Inlande die von der Landesregierung des Liegeortes bestimmten Tage[4], im Auslande und auf See die Festtage des inländischen Heimatshafens und für Schiffe, die einen solchen nicht haben, die durch Anordnung des Reichskanzlers bestimmten Tage. Nur für die Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste ihrer Konfession, die der Schiffsmannschaft im Hafen und auf der Reede an Festtagen zu gewähren ist, gelten als solche im Auslande auch die kirchlich gebotenen Festtage des Liegeorts (§ 39 Satz 2).

Solange das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, dürfen

---

[1] Vgl. Bektmchg. d. Reichskanzlers v. 16. VI. 1903 (R.G.Bl. S. 251).

[2] Gegen Entw. 35 Abs. 1 Satz 3 (Begr. S. 59) s. Komm.Entw. 34 Abs. 1 Satz 2, Ber. S. 26. Die Vorschrift des Entw. 35 Abs. 1 Satz 2, dafs der Schiffsmann in der Freizeit sein Zeug und die von ihm benutzten Schiffsräumlichkeiten zu reinigen habe, wurde von der R.T.Komm. als selbstverständlich gestrichen (Ber. S. 26).

[3] Seem.O. 29, dazu Entw. 33 Abs. 2 Satz 2, Begr. S. 56, Komm.Ber. S. 21, 23, 30.

[4] Vgl. oldenb. V. v. 20. III. 1903 (G.Bl. XXXIV 626 f.), hamb. V. v. 23. III. 1903 § 3 (Ges.S. I. Abt. Nr. 20), lüb. V. v. 28. III. 1903 § 2 (Sammlung d. lüb. Ges. u. Verordgn. S. 149).

Digitized by Google

an Sonn- und Festtagen Arbeiten, einschliefslich des Wachtdienstes, nur gefordert werden, soweit sie „unumgänglich oder unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt“ sind (§ 37 Abs. 1)[1]. Will sich der Schiffsmann einer hiernach nicht geschuldeten Dienstleistung[2] gleichwohl unterziehen, so steht ihrer Annahme seitens des Schiffers (Reeders) nichts im Wege. Nur hinsichtlich einer bestimmten Art der Schiffsarbeit enthält das Gesetz ein weitergehendes, überdies durch Strafandrohung an den zuwiderhandelnden Schiffer geschütztes Verbot (§§ 37 Abs. 2, 114 Abs. 1 Nr. 6). Mit Lade- und Löscharbeit dürfen, solange das Schiff innerhalb des Reichsgebiets[3] im Hafen oder auf der Reede liegt, die zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen[4] an Sonn- und Festtagen auch mit ihrer Zustimmung nicht beschäftigt werden. Das Verbot gilt gesetzlich nicht für bestimmte Schiffe, nämlich für Hochseefischereifahrzeuge (§ 135 Nr. 3), sowie für diejenigen Dampfschiffe[5], die in regelmäfsigem Fahrplane die Kaiserlich deutsche Post befördern und die zum Löschen und Laden dieser Dampfschiffe dienenden Fahrzeuge. Ferner gilt ohne Rücksicht auf die Art des zur Beförderung dienenden Schiffes das Verbot des § 37 Abs. 2 nicht für das Laden und Löschen bestimmter Güter, nämlich des Gepäcks der Reisenden und leicht verderbender Güter. Endlich können in Not-

---

[1] Zwischen unumgänglichen und unaufschieblichen Arbeiten wird kaum zu unterscheiden sein. Die durch den Personenverkehr bedingten Arbeiten werden vom Gesetze ein für allemal als unumgänglich oder unaufschieblich behandelt.

[2] Ob die Dienstleistung so geartet ist, darüber „entscheidet“ nicht, wie Loewe Anm. 2 zu § 38 meint, der zuständige Vorgesetzte des Schiffsmanns. Der Dienstbefehl der Vorgesetzten fordert zwar Gehorsam (§ 34 s. oben S. 464), läfst aber die Geltendmachung der Rechte des Schiffsmanns aus einer Verletzung des § 37 Abs. 1 unberührt.

[3] Diese Einschränkung gegenüber den Kommissionsbeschlüssen vom Jahre 1900 bezweckt den Schutz der allein unter die Vorschriften der Seem.O. fallenden deutschen Reederei gegen ausländische Konkurrenz; vgl. R.T. X. Legisl.Per. II. Sess. Bd. 1 S. 168, Komm.Ber. S. 21, 23. Die beantragte Erstreckung der Vorschrift auf die Häfen der deutschen Schutzgebiete hat der Reichstag abgelehnt (R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2850 f., s. auch Komm.Ber. S. 22).

[4] Die Beschäftigung anderer Arbeiter mit Laden und Löschen wird von dem Verbote des § 37 Abs. 2 nicht getroffen; vgl. Komm.Ber. S. 22.

[5] Das Gesetz (ebenso der Komm.Entw. 35 Abs. 3, anders der ihm zu Grunde liegende Antrag nach Komm.Ber. S. 21, 23 f.) macht die Ausnahme „für die Ladung derjenigen Dampfschiffe“ usw. Dazu pafst die Fortsetzung „und für die zum Löschen usw. dienenden Fahrzeuge“ nicht.

Digitized by Google

fällen[1] Ausnahmen von der Vorschrift des § 37 Abs. 2 Satz 1 auf jedesmaligen Antrag von einer durch die Zentralbehörde des Bundesstaats zu bestimmenden Behörde[2] zugelassen werden. Soweit hiernach oder unmittelbar kraft Gesetzes die Vorschrift des § 37 Abs. 2 Satz 1 nicht Anwendung findet, verbleibt es auch für Lade- und Löscharbeiten der Schiffsmannschaft bei der Vorschrift des Abs. 1. Die Schiffsmannschaft darf mit diesen Arbeiten an Sonn- und Festtagen beschäftigt, sie dürfen aber nur unter den Voraussetzungen des Abs. 1 von ihr gefordert werden. Der Sache nach würde sich das Gesetz besser mit der Vorschrift des Abs. 1 begnügt haben. Die Bestimmungen des Abs. 2 tragen den Stempel des Kompromisses an der Stirn, dem sie ihren Ursprung verdanken. Die besondere Behandlung der Lade- und Löscharbeit ist aus der Rücksichtnahme auf die Schiffsleute selbst überhaupt nicht zu erklären, sondern nur aus dem Wunsche der Sicherung der allgemeinen Sonntagsruhe. Diese aber kann wiederum nicht durch ein Gesetz hergestellt werden, welches seine Geltung auf deutsche Schiffe beschränkt, die Sonn- und Festtagsarbeit an Bord ausländischer, in deutschen Häfen liegender Kauffahrer also unberührt läfst[3], und welches auch für deutsche Schiffe Lade- und Löscharbeit an Sonn- und Festtagen nicht schlechthin, sondern nur insoweit verbietet, als sie durch die Besatzung selbst verrichtet werden würde. Im Rahmen der Seem.O. liefs sich die § 37 Abs. 2 geregelte Frage überhaupt nicht befriedigend erledigen[4].

Befindet sich das Schiff auf See, so tritt an Sonn- und Festtagen eine Beschränkung der Arbeitspflicht gemäfs § 38 Abs. 1

[1] „Als Notfälle wurden dabei ... nicht nur solche erachtet, die aus Naturereignissen sich ergeben (Eisgang, Wasserstand usw.), sondern auch solche, die aus kommerziellen Rücksichten entspringen möchten." (Komm.Ber. S. 22).

[2] Vgl. die oben S. 472 Anm. 4 angeführten V. für Oldenburg, Hamburg (§ 2), Lübeck (§ 1), ferner preufs. Min.Bektmchg. v. 14. IV. 1903 (Min.Bl. d. Hdls.- u. Gew.Verw. S. 143).

[3] Dieses Bedenken war auch gegen den im übrigen folgerichtigen Kommissionsvorschlag von 1900 (s. oben S. 473 Anm. 3) zu erheben, der das Löschen und Laden in deutschen Häfen an Sonn- und Festtagen schlechthin verbieten wollte. Er wurde in der zweiten Kommission (Ber. S. 21 ff., 29) durch die jetzt geltenden Vorschriften ersetzt, denen gegen den Widerspruch der Regierungsvertreter das Verbot der planmäfsigen Ausreise an Sonn- und Festtagen für Dampfschiffe in transatlantischer Fahrt mit Ausnahme der die Kaiserlich deutsche Post befördernden hinzugefügt war (Komm.Entw. 35 Abs. 2). Der Reichstag hat die Aufnahme dieses Verbotes abgelehnt (R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2843—2850, vgl. dazu Bd. 6 S. 5077 f.).

[4] Vgl. dagegen z. B. lüb. Hafen- und RevierO. v. 23. VIII. 1904 §§ 52, 56.

Digitized by Google

mindestens der Form nach hinsichtlich jeder Art von Arbeit ein. Es darf „über das hinaus, was zur Sicherung und zur Fahrt des Schiffes, zur Bedienung der Maschine, zum Segeltrocknen, Bootsdienst und zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich ist, der Schiffsmannschaft Arbeit nur in dringenden Fällen auferlegt werden“ [1]. Hiernach wäre der Schiffsmann zur Verrichtung auch der zunächst speziell vom Gesetze genannten Arbeiten nicht verpflichtet, soweit sie erforderlich, sondern nur soweit sie unbedingt erforderlich sind. Für Arbeiten der in Betracht kommenden Art ist diese Unterscheidung undurchführbar [2]. Indessen hat das praktisch nichts zu sagen. Denn soweit sie zwar erforderlich, aber nicht unbedingt erforderlich wären, würde es sich bei ihnen wohl immer um dringende Fälle handeln. Sie würden daher, wenn auch nicht auf Grund der besonderen, so doch auf Grund der allgemeinen Vorschrift des § 38 Abs. 1 gefordert werden können [3].

Im Hafen und auf der Reede, wie auf See tritt schliefslich noch eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit an Sonn- und Festtagen auf Grund der Vorschriften ein, welche für die Befriedigung des religiösen Bedürfnisses der Schiffsleute Sorge tragen. Im Hafen und auf der Reede ist nach § 37 Abs. 4 (dazu § 114 Abs. 1 Nr. 6) der Schiffsmannschaft, soweit nicht dringende Gründe entgegenstehen, an Sonn- und Festtagen Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienst ihrer Konfession zu geben und der hierzu erforder-

---

[1] Auch diese Vorschrift findet nach § 135 Nr. 3 auf Hochseefischereifahrzeuge keine Anwendung. — Der den Vorschriften des § 38 Abs. 1 zuwiderhandelnde Kapitän wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft (§ 114 Abs. 1 Nr. 6).

[2] Darauf haben die Regierungsvertreter in der R.T.Komm. (Ber. S. 30) vergeblich hingewiesen. Zwischen dem zur Sicherheit des Schiffes Erforderlichen und dem dazu unbedingt Erforderlichen wird sich eine Sonderung überhaupt nicht vornehmen lassen. Soweit es sich aber um Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen handelt, würde der Versuch einer solchen Unterscheidung zu merkwürdigen Ergebnissen mit Bezug darauf führen, was etwa von einem Steward am Sonn- oder Festtage auf einem Passagierdampfer verlangt werden dürfte. Vgl. im allgemeinen auch R.T. a. a. O. Bd. 6 S. 5082 f.

[3] Es ergibt sich, dafs dessen besondere Vorschrift überflüssig ist. Das ist sie durch die Einschaltung des Wortes „unbedingt“ naturgemäfs geworden. Mit dieser ist der Grundgedanke des Gesetzes aufgegeben worden, dafs an Sonn- und Festtagen auf See nur dringende Arbeiten zu fordern sind, dafs aber bestimmte Arbeiten um ihres Zweckes willen stets als dringend gelten müssen.

Digitized by Google

liche Urlaub zu erteilen[1]. Voraussetzung ist, dafs ein solcher Gottesdienst an Bord des Schiffes oder aufserhalb desselben (an Land oder an Bord eines anderen Schiffes) abgehalten wird. Eine Verpflichtung des Schiffers zur Abhaltung des Gottesdienstes oder zu tunlicher Fürsorge für sie besteht nach deutschem Rechte nicht[2]. Auf See findet nach § 38 Abs. 2 (dazu § 114 Abs. 1 Nr. 6) die Vorschrift des § 37 Abs. 4 entsprechende Anwendung. Sie kann aber hier begreiflicherweise nur unter besonderen Umständen praktische Bedeutung erlangen. Deshalb bestimmt das Gesetz, dafs auf See an Sonn- und Festtagen, soweit nicht dringende Gründe entgegenstehen[3], dem Schiffsmanne, der es verlangt, auch die Teilnahme an gemeinschaftlichen Andachten seiner Konfession zu gestatten ist. Diese Vorschrift hätte nicht auf den Fall beschränkt bleiben sollen, dafs das Schiff sich auf See befindet. Denn auch im Hafen wird es zumal im Auslande leicht geschehen, dafs die Schiffsleute zur Teilnahme an einem Gottesdienste ihrer Konfession keine Gelegenheit finden.

III. Von der Verpflichtung des Schiffers, zwecks Beaufsichtigung des Schiffes an Bord zu verbleiben, ist an anderer Stelle (Wagner I 417 f.) gehandelt worden. Dafs der Schiffsmann nicht eigenmächtig das Schiff verlassen darf, ist eine in den Gesetzen alter und neuer Zeit regelmäfsig wiederkehrende Bestimmung. Sie hat ihren Grund nicht nur darin, dafs der Schiffsmann sich auch während seiner dienstfreien Zeit jederzeit für Notfälle zur Verfügung halten mufs. Sie gehört namentlich auch zu den Vorbeugungsmafsregeln gegen das Entlaufen aus dem Dienste. Nach Seem.O. 34 Abs. 3 darf der Schiffsmann vom Dienstantritt bis zur

[1] Der Anspruch auf Urlaubserteilung hat neben demjenigen auf Gewährung der Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste keine selbständige Bedeutung.

[2] Norwegen 1860 § 16 verpflichtete den Schiffer, soweit die Umstände es gestatteten, Gebet und Gottesdienst nach allgemeinem Seemannsbrauch abzuhalten. Schweden 1864 § 30 machte es ihm zur Gewissenspflicht, sich angelegen sein zu lassen, dafs gemeinsames Morgen- und Abendgebet an Bord und Gottesdienst an allen Festtagen nicht versäumt würden. Jetzt soll nach Norwegen 44 Abs. 2 an Sonn- und Feiertagen, soweit möglich, Gelegenheit zum Gottesdienst (nicht nur zur Teilnahme am Gottesdienst) an Bord gegeben werden, während Schweden und Dänemark dem Schiffer die Fürsorge dafür zur Pflicht (dän. Mot. S. 28[1]: „mehr zur moralischen, als zur juristischen Pflicht") machen, dafs Gebet und Gottesdienst an Bord nicht versäumt werden. Eigentümlich brem. V. v. 12. XI. 1852 § 10.

[3] Diese Einschränkung ist im § 38 Abs. 2 Satz 2 nicht ausgesprochen, vgl. aber R.T. a. a. O. Bd. 6 S. 5107 f.

Digitized by Google

Abmusterung das Schiff nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers verlassen. Indem sie die Abmusterung als Endtermin setzt, begründet diese Vorschrift eine über die Dauer des Heuervertrages hinausreichende Verpflichtung. Dafs jeder Schiffsoffizier dem Schiffsmanne die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes erteilen kann, findet in der Stellung der Schiffsoffiziere als Vorgesetzter sämtlicher Schiffsleute (§ 3 Abs. 2 Satz 1) seine Begründung. Die Anwendung der Vorschrift des § 34 Abs. 3 auf die Schiffsoffiziere selbst (§ 3 Abs. 2 Satz 2) wird daher mit der Mafsgabe erfolgen müssen, dafs der Schiffsoffizier zum Verlassen des Schiffes der Erlaubnis des Kapitäns oder eines ihm vorgesetzten Schiffsoffiziers bedarf.

Erteilung und Versagung der Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes standen vor dem Inkrafttreten der geltenden Seem.O. in Übereinstimmung mit den fremden Rechten im Ermessen des Schiffers. Jetzt hat nach deutschem Rechte der Schiffsmann innerhalb bestimmter Grenzen einen Rechtsanspruch auf die Erteilung[1]. In einem Hafen des Reichsgebiets darf ihm in seiner dienstfreien Zeit ohne triftige Gründe die Erlaubnis nicht verweigert werden[2]. Allerdings ist die Einhaltung dieser Vorschrift nur unvollkommen gesichert. Denn ein Schadensersatzanspruch aus dem Heuervertrage gegen Schiffer und Reeder wird aus ihrer Verletzung kaum jemals erwachsen. Die dem Schiffer[3] durch § 114 Abs. 1 Nr. 5 angedrohte Bestrafung wegen grundloser Verweigerung der Erlaubnis tritt aber nur ein, wenn der Schiffsmann sie binnen drei Tagen nach der Verweigerung des Urlaubs beim Seemannsamte beantragt. Und die rechtzeitige Stellung dieses Antrages wird nach Lage der Sache dem Schiffsmann sehr leicht unmöglich sein[4]. In dem besonderen Falle des § 37 Abs. 4 (s. oben S. 475 f.) reicht der Anspruch des Schiffsmanns auf Urlaubserteilung weiter als nach § 34. Insoweit als der Schiffsmann des Urlaubs bedarf, um an Sonn- und Festtagen am Gottesdienste seiner Konfession teilzunehmen, darf ihm auch aufser seiner dienstfreien Zeit und

---

[1] Anders B.Sch.G. 23 Abs. 2; dazu Mittelstein, B.Sch.R.[2] I 114 Anm. 3.

[2] Vgl. hierzu Komm.Ber. S. 18 f., R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2825 f., Bd. 5 S. 4854, Bd. 6 S. 5076.

[3] Eine Strafandrohung gegen den Schiffsoffizier, der die Erlaubnis der Vorschrift des § 34 Abs. 3 zuwider verweigert, enthält das Gesetz nicht. Der Schiffsmann hat sich im Falle solcher Verweigerung beschwerdeführend an den Schiffer zu wenden, für den dann wiederum § 114 Abs. 1 Nr. 5 in Betracht kommt.

[4] Vgl. dazu R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4887—4893.

Digitized by Google

aufserhalb des Reichsgebietes der Urlaub nur aus dringenden (nicht schon aus triftigen) Gründen verweigert werden. Die Bestrafung des zuwiderhandelnden Schiffers (§ 114 Abs. 1 Nr. 6) ist hier nicht an dieselbe Voraussetzung geknüpft, wie nach § 114 Abs. 1 Nr. 5.

Ist dem Schiffsmanne die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes erteilt, so mufs er zur festgesetzten Zeit zurückkehren (§ 34 Abs. 3 Satz 2). Die Festsetzung kann für den einzelnen Fall oder durch allgemeine Dienstvorschrift erfolgen; sie kann mittelst besonderer Erklärung stattfinden oder durch den Zweck der Urlaubserteilung gegeben sein[1]. Das Ausbleiben über die festgesetzte Zeit ist ebenso, wie das Verlassen des Schiffes ohne Erlaubnis[2], eine Verletzung der Dienstpflicht, die, wenn sie in gröblicher Weise erfolgt, nach § 96 Abs. 1 strafbar ist (vgl. § 96 Abs. 2 Nr. 4).

Auch die Pflicht des Schiffsmanns, an Bord zu verbleiben, steigert sich unter den Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 (vgl. oben S. 467 f.). Bei Seegefahr sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung darf der Schiffsmann auch zwecks Rettung des eigenen Lebens das Schiff nicht ohne Erlaubnis des Kapitäns verlassen, solange dieser selbst an Bord bleibt.

IV. Als ein Überrest des einstigen genossenschaftlichen Betriebes der Schiffahrt hat sich zum Teil bis in das 19. Jahrhundert hinein[3] das Recht des Schiffers und (oder) der Schiffsleute auf die

[1] Letzteres z. B. im Falle des § 37 Abs. 4, auf den die Vorschrift des § 34 Abs. 3 Satz 2 anzuwenden ist. — Eine gesetzliche Vorschrift darüber, wann der beurlaubte Schiffsmann an Bord zurückgekehrt sein mufs, besteht nach geltendem, deutschem Rechte nicht. S. dagegen Seem.O. v. 1872 § 30 Abs. 3 (Wagner I 358) und vorher preufs. G. v. 26. III. 1864 § 25, auch brem. V. v. 12. XI. 1852 § 20 Abs. 2, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 10. Hierher gehören auch die zahlreichen, älteren Vorschriften, welche den Schiffsmann verpflichten, nicht oder nicht ohne Erlaubnis des Schiffers die Nacht an Land zuzubringen, s. z. B. Amalfi tab. 56 f. (Z. f. H.R. VII 332), Marseille stat. IV 17 (Pard. IV 273), lüb. Schiffsr. v. 1299 Art. 9 (Lüb. U.B. II 1 Nr. 105), Revalsche Bursprake (c. 1360) Art. 5 (Liv-, Esth- u. Curl. U.B. II Nr. 982), Wisbysches Seer. 4, dän. Seer. v. 1561 c. 7 u. v. a.

[2] Es macht nichts aus, dafs die Erlaubnis rechtswidrig versagt worden ist (Komm.Ber. S. 68, R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4868 f.); nur wird in solchem Falle die Verletzung der Dienstpflicht leicht als nicht in gröblicher Weise erfolgt erscheinen.

[3] Vgl. schwed.-pomm. Seerecht Abt. 1 Kap. 10 §§ 1, 2; Norwegen 1860 § 12. Auch die Vorschriften von Christian V's Danske Lov v. 1683 IV 1, 27 sind gesetzlich erst mit dem 1. I. 1893 aufgehoben worden; vgl. Dänemark § 315 und Mot. v. 1891 S. 22[1]. Chile 954 gestattet der Besatzung die Verladung von Gütern für eigene Rechnung, soweit ein dahingehender Ortsgebrauch besteht.

Digitized by Google

sog. Führung erhalten d. h. ihr Recht, eine bestimmte Menge an Waren, zuletzt soviel, als sie in ihrer Koje oder Kiste bergen konnten, für eigene Rechnung mitzunehmen. Früher als ein Mittel zur Hebung des Seehandels betrachtet[1], ist das Recht der Führung gegenwärtig fast ganz verschwunden[2]. Die Erinnerung an den älteren Rechtszustand dauert in den gesetzlichen Vorschriften fort, die gegen die Mitnahme von Gütern zumal für eigene Rechnung der Schiffsbesatzung gerichtet sind.

Mit den meisten fremden Rechten im wesentlichen übereinstimmend[3] verbietet H.G.B. 544[4] dem Schiffer, ohne Einwilligung des Reeders[5] für eigene Rechnung Güter zu verladen. Handelt der Schiffer diesem Verbote zuwider, so hat er dem Reeder die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten, unbeschadet des Anspruchs des Reeders auf den Ersatz eines ihm verursachten höheren Schadens. Der Schiffer hat darnach nicht nur keinen Anspruch auf unentgeltliche Beförderung von Gütern, sondern er darf solche auch nicht in der Absicht, Fracht zu zahlen, zwecks eigener Spekulation mit dem Schiffe befördern[6]. Die Spekulationsgeschäfte des Schiffers würden, so meinte man, mit denen des Reeders nicht selten kollidieren und ihnen eine unpassende Konkurrenz machen; auch gäben sie leicht zu Zollverwickelungen u. dergl. Anlafs, die dem Reeder und den übrigen Ladungsinteressenten zum grofsen Nachteile gereichten. Indessen ist zur Verhütung dieser Mifsstände die Vorschrift des § 544 teils nicht ausreichend, teils nicht erforderlich. Der Schiffer ist freilich auch den vom Reeder verschiedenen Ladungsinteressenten wegen Zuwiderhandelns gegen den § 544 nach Mafsgabe der §§ 511, 512 schadensersatzpflichtig.

---

[1] S. noch das venezianische G. v. 1608 (Pard. V 90).

[2] Wagner I 30, der aber, wie sich aus den Anführungen oben S. 478 Anm. 3 (s. auch preufs. A.L.R. II 8 § 1596) ergibt, im Texte zu Anm. 73 etwas zu weit geht.

[3] So Frankreich 251, Holland 352, Chile 907 Nr. 9, Belgien 66, Italien 527, Portugal 520, Argentinien 915, Skandinavien 28.

[4] Preufs. Entw. I 452, II 432 Abs. 2, Mot. S. 240, Prot. IV 1928 f., Entw. I. Lsg. 456 Abs. 2, Prot. VIII 3789, A.D.H.G.B. 514.

[5] Die Einwilligung kann auch stillschweigend erteilt werden, vgl. Hans. G.Z. XXIV (1903) Nr. 101. Schriftlichkeit schreiben Chile und Argentinien vor. Portugal fordert Ermächtigung durch den (schriftlichen: Art. 516 § 2) Engagementsvertrag. Streitig ist die Frage der Form für das französische Recht, vgl. Desjardins II 468, Lyon-Caen et Renault V nr. 483.

[6] Vgl. Prot. IV 1924 f.

Digitized by Google

Aber einmal kommt ihnen die besondere, durch § 544 Satz 2 geschaffene Verpflichtung des Schiffers nicht zu gute. Sodann ist auch seine allgemeine Haftung aus § 544 Satz 1 den Ladungsinteressenten gegenüber von dem Belieben des Reeders[1] abhängig gemacht, der seinerseits nur als Verfrachter des ganzen Schiffes dem Befrachter zur Versagung seiner Einwilligung verpflichtet ist (vgl. § 558)[2]. Der Reeder selbst aber würde schon nach allgemeinen Grundsätzen für die vom Schiffer für eigene Rechnung verladenen Güter Fracht zu beanspruchen haben, und es würde ihm wegen der Schädigung durch Konkurrenz, Zolldefraudationen, Schmuggelei usw. der ja auch am Schlusse des § 544 vorbehaltene Schadensersatzanspruch zustehen[3]. Er ist durch § 544 nur insofern besser gestellt, als er nicht nur die übliche, sondern die höchste am Abladungsorte und zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erhält[4]. Die praktische Bedeutung dieser Vorschrift ist nicht grofs, ihre innere Berechtigung mindestens zweifelhaft[5]. Namentlich ist auch das nicht einzusehen, warum die ungenehmigte Verladung von Gütern für eigene Rechnung des Schiffers eine besondere Regelung erforderte, während doch gegen eine solche Verladung für fremde Rechnung ohne Abschlufs eines Frachtvertrages die allgemeinen Rechtsgrundsätze ausreichenden Schutz zu bieten schienen[6]. Und ferner, warum die Verwendung

[1] Vgl. dazu auch, was Prot. IV 1927 über den Fall der Befrachtung en rouge bemerkt ist.

[2] Einzelne Gesetze fordern im Falle der Totalcharterung statt der Einwilligung des Reeders oder neben ihr die des Befrachters (so einerseits Chile 907 nr. 9, Argentinien 915, andererseits Holland 352).

[3] Den Schiffer trifft unter Umständen die Strafe des § 297 St.G.B.; vgl. über diesen Pappenheim, Zeitschr. f. d. ges. Strafrechtswissensch. XIII 842 ff.

[4] Belgien 66 läfst vorbehaltlich weitergehenden Schadensersatzes doppelte Fracht zahlen, ebenso Argentinien 915.

[5] Sie ist für Art. 432 Abs. 2 des preufs. Entw. II in den Mot. S. 240 damit begründet, dafs in der heimlichen Beförderung von Waren durch den Schiffer eine gewissenlose Schädigung des Reeders zu erblicken sei, und deshalb bei Ermittelung und Berechnung des Schadens eine besonders strenge Beurteilung für den Verpflichteten eintreten müsse. Gerade das Moment der Heimlichkeit aber ist in erster Lesung gestrichen worden, weil da, wo es gegeben sei, die allgemeinen Grundsätze ausreichten. Eben deshalb treffen für § 544 Satz 2 die Erwägungen nicht mehr zu, die für den Fall des § 564 zu der entsprechenden Vorschrift seines dritten Satzes geführt haben (Mot. S. 257, Prot. IV 2071 f.).

[6] Vgl. gegen preufs. Entw. II 432 Abs. 2 Prot. IV 1926, 1927 f. Andererseits Skandinavien 28 (dazu norw. Mot. S. 62).

Digitized by Google

des Schiffs zum eigenen Vorteile des Schiffers zwar, wenn sie durch Verladung von Gütern, nicht aber auch, wenn sie durch Beförderung von Personen erfolgt[1], der besonderen Vorschrift des § 544 unterstellt werden mußte.

Die in H.G.B. 544 für den Schiffer geregelte Frage wird von einer Reihe von Gesetzgebungen gemeinsam für alle Personen der Schiffsbesatzung beantwortet[2]. Im deutschen Recht ist sie für diese nicht nur äußerlich getrennt, sondern auch sachlich selbständig geregelt. Nach Seem.O. 87[3] darf der Schiffsmann ohne Erlaubnis des Kapitäns[4] keine Güter an Bord bringen oder bringen lassen. Es macht keinen Unterschied, ob er dies für eigene oder fremde Rechnung tut. Insbesondere muß er auch im letzteren Falle für die verbotswidrig beförderten Güter die höchste Fracht nach Maßgabe des für den Schiffer Bemerkten erstatten.

Insoweit als die Vorschriften des H.G.B. 544 und der Seem.O. 87 den Personen der Schiffsbesatzung eine Konkurrenz mit dem Reeder verwehren wollen, haben sie in der Gegenwart an Bedeutung wesentlich verloren. Der Reeder ist jetzt nicht mehr regelmäßig zugleich Ladungsinteressent, und der Schiffer oder Schiffsmann, der ihm Konkurrenz machen will, wird meist nicht auf die Benutzung eben des Schiffes angewiesen sein, auf dem er angestellt ist[5]. Sonstige Konkurrenzverbote für Personen der Schiffsbesatzung kennt

---

[1] Hierzu O.L.G. Hamburg Seufferts Archiv LVIII Nr. 39. Vgl. andererseits Norwegen 1860 § 12, dazu aber dän. Mot. v. 1891 S. 22[1].

[2] Vgl. Frankreich 251, Belgien 66, Italien 527, Portugal 520, Argentinien 915. Holland trifft für den Schiffer (Art. 352) und für die Schiffsleute (Art. 410) gesondert im wesentlichen übereinstimmende Vorschriften. S. auch Skandinavien 81 vgl. mit 28. Nur von der Besatzung mit Ausnahme des Schiffers spricht Finnland 60.

[3] Vgl. auch 88, 96 Abs. 2 Nr. 5, 97, dazu Wagner I 295, 360 f. und zur Entstehungsgeschichte preuß. Entw. I 490, Berl. Prot. S. 128, Entw. II 447, Mot. 247, Prot. IV 1973 f., Entw. I. Lsg. 473, Prot. VIII 3836, Seem.O. 1872 §§ 76, 77 (Mot. S. 58 f.), Entw. v. 1900 §§ 82, 88 Begr. S. 78, Komm.Ber. S. 64.

[4] Chile 907 Nr. 9 verbietet dem Schiffer, solche Erlaubnis zu erteilen. Das deutsche Recht hat, wie die meisten übrigen, keine besondere Vorschrift hierüber.

[5] Mit Rücksicht hierauf erstreckt Chile 907 Nr. 11 Abs. 2 das Verbot seines Abs. 1 auf die Benutzung eines anderen Schiffes, das denselben Bestimmungsort hat. Für Frankreich legt die herrschende Meinung den Art. 239 (s. dazu unten S. 482 Anm. 1) in demselben Sinne aus, obwohl dies zu der Vorschrift des Art. 240 nicht gut stimmt.

Digitized by Google

das deutsche Recht nicht[1]. Die über ein Konkurrenzverbot hinausgehende Vorschrift des H.G.B. 60 kann auf den Schiffer nicht in dieser seiner Eigenschaft, sondern nur dann Anwendung finden, wenn er überdies im Handelsgewerbe des Reeders auch zur Leistung kaufmännischer Dienste gegen Entgelt angestellt ist. Dafs der Schiffer sich auf keinerlei Tätigkeit einlassen darf, durch die der genauen Erfüllung seiner Verpflichtungen gegen den Reeder Abbruch geschähe, bedarf keiner Auseinandersetzung[2].

V. Die Anschauung, dafs der Reeder der alleinige Betriebsunternehmer und der Schiffer ausschliefslich sein Angestellter ist, ist gegenüber der abweichenden Auffassung einer früheren Zeit längst zur Herrschaft gelangt[3]. Aber die aus den Verhältnissen des einstigen Betriebes erwachsene Gepflogenheit, dafs die Ladungsbeteiligten den Eifer des Schiffers für ihre besonderen Interessen durch Gewährung von Vergütungen verschiedener Art sich zu sichern und anzuspornen suchten, hat sich im Verkehr auch nach dem Wegfall ihrer eigentlichen Voraussetzungen behauptet[4]. Seit dem 18. Jahrhundert tritt ihr die Gesetzgebung auch insoweit schlechthin entgegen, als eine unmittelbare Schädigung des Reeders durch Vereinbarungen der in Rede stehenden Art nicht bezweckt

---

[1] Die Mehrzahl der oben S. 479 Anm. 3 genannten Gesetze enthält aufser der dem § 544 H.G.B. entsprechenden Vorschrift für den Schiffer überhaupt noch eine besondere Bestimmung für den auf Gewinnanteil fahrenden Schiffer, dem unter Androhung verschiedener Rechtsnachteile verboten wird, ohne besondere Erlaubnis für eigene Rechnung Handel zu treiben; vgl. Frankreich 239 f., Holland 353, Spanien 611 (1829: 656, Ord. de Bilbao XXIV 35), Chile 907 Nr. 11, Belgien 29 f., Argentinien 916, s. auch Portugal 1833 § 1403 f. Alle diese Vorschriften gehen auf Ord. de la mar. II 1 Art. 28 zurück, dessen Verhältnis zu dem nur die matelots nennenden III 4 Art. 2 trotz Valin I 453 f. noch nicht mit Sicherheit aufgeklärt ist (s. auch Ed. Polit. II 33 und VI 17). Auch für die abgeleiteten Vorschriften, die von der Ordonnanz und von einander in Einzelheiten abweichen, sind daher Zweifel verblieben, s. Cresp I 326, Laurin ebd. Anm. 33, de Valroger I nr. 462, Desjardins II 463—468, Lyon-Caen et Renault V nr. 485, Jacobs I nr. 178, Holtius II 91 f., de Wal II 77, Kist V[2] S. 131.

[2] Vgl. auch Hans. SeeR. v. 1614 III 1, 4: „Damit auch die Schiffer des Schiffes und ihres Amts desto besser abwarten mögen, so sollen sie sich nicht bald mit Kaufmannschaft beladen, sonderlich aber alles weitläuftigen Handels, dadurch sie an Wartung ihres Amts beim Schiff verhindert werden mögten, sich gäntzlich entschlagen, bey Straf, wie das ein Rath auf der Rehder Klage nach Befindung richten wird."

[3] Wagner I 26 f., 31.

[4] Vgl. die von Schaps Anm. 1 zu § 543 zusammengestellten Beispiele.

Digitized by Google

oder herbeigeführt wird[1]. Für das gemeine Recht ergab die Anwendung der Mandatsgrundsätze auf das Verhältnis zwischen Reeder und Schiffer von selbst, dafs letzterer den Gewinn aus den von ihm geschlossenen Frachtverträgen, auch soweit er ihm persönlich zugedacht war, an den Reeder abzuführen hatte[2]. Es bedeutete keine Abweichung von dem bürgerlichen Recht[3], wenn A.D.H.G.B. 513 bestimmte, dafs der Schiffer dem Reeder als Einnahme in Rechnung zu stellen habe, was er vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger aufser der Fracht als Kaplaken[4], Primage[5] oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel

---

[1] S. die vom O.A.G. Lübeck bei Seuffert IX Nr. 153 angeführte Bremer V. v. 1731 Art. 5, dann besonders Spanien (1829) Art. 655.

[2] Vgl. die in Anm. 1 angeführte Entscheidung, ferner O.A.G. Lübeck bei Seuffert XXX Nr. 23, R.G. C.S. IV S. 295 f., Windscheid-Kipp II § 410 Anm. 7. Übereinstimmend preufs. A.L.R. I 13 §§ 62 ff. (s. dazu R.O.H.G. XIV Nr. 63, R.G. a. a. O. und IX Nr. 83; Dernburg, Preufs. Privatr. II[4], S. 511).

[3] A. M. R.O.H.G. VI 64 f., wo aber nicht beachtet ist, dafs Art. 513 nur nur von Belohnungen und Entschädigungen, nicht auch von Schenkungen spricht. Der hier obwaltende Unterschied wird in l. 10 § 13 und l. 12 pr. D. XVII 1 betont, die daher keineswegs mit Lewis, Seerecht[2] I 159 Anm. 1 für die im Texte abgelehnte Ansicht angeführt werden dürfen. L. 6 § 6 und l. 10 § 8 D. eod., auf die sich Lewis und der Einsender der R.O.H.G.-Entscheidung berufen, können jene Ansicht noch weniger stützen. Allerdings in der Gestalt des preufs. Entw. I 470 Abs. 1 (dazu Berl. Prot. S. 125), II 432 Abs. 1 (Mot. S. 239) bezweckte die spätere Vorschrift des Art. 513 dem bürgerlichen Rechte gegenüber eine Milderung. Aber schon in erster Lesung wurde die Übereinstimmung mit „der allgemeinen Rechtsanschauung" hergestellt (Prot. IV 1922 f.).

[4] Das Wort wird hier vom Gesetze in dem ursprünglichen, dem Verkehr fremd gewordenen Sinne einer Vergütung gebraucht, die der Ladungsinteressent dem Schiffer persönlich gewährt (über seine jetzige Bedeutung s. unten S. 487). Es bezeichnete ursprünglich ein Stück Zeug zur Winterkleidung (panni cappales vgl. Ducange s. v. capa 1 i. f.), bezw. die zu dessen Beschaffung gegebene Gratifikation (chapeau [Abbott S. 655: sometimes called the master's hat-money], aber auch chausses, vin oder pot-de-vin s. Guidon V 18). Im 18. Jahrhundert wird es noch von Langenbeck S. 145 und von Valin I 623 als ganz gewöhnlich bezeichnet. Dagegen berichtet schon 1815 Jacobsen, Seerecht des Friedens und des Krieges, S. 116, dafs es in der Regel dem Reeder zufalle; vgl. dazu Pöhls I 146. Den Übergang läfst das preufs. A.L.R. II 8 § 1517 erkennen; s. auch Büsch, Darstellung der Handlung[3] II 364 (1808).

[5] Der Ausdruck primegelt begegnet in älteren Quellen für eine Leistung des Befrachters an die Schiffsleute; so im dän. Seer. v. 1561 c. 66 (vgl. Danske Lov v. 1683 IV 1, 38, Kalkar, Ordbog til det ældre danske Sprog II 49 s. v. Matteskrab), wo das primegelt an Stelle des Mattenschüttels d. h. wohl des Anspruchs an den beim Ausschütten von Korn zurückbleibenden Rest gesetzt wird (s. auch Hans. Seer. v. 1614 XIII 6 u. 7). Später diente das Wort zur

Digitized by Google

unter welchem Namen, erhalte[1]. Die Beschränkung der Vorschrift auf Leistungen des Befrachters, Abladers und Ladungsempfängers erklärt sich daraus, dafs eben nur Leistungen der Ladungsinteressenten in Betracht kamen. Das ist für die Auslegung des mit dem Art. 513 sachlich genau übereinstimmenden § 543 H.G.B. von Belang. Auch er wiederholt nur für einen enger abgegrenzten Tatbestand, was sich ohnehin aus B.G.B. 675, 667 allgemein ergibt[2]. Der Interessenkonflikt, den diese Vorschriften ein für allemal aus der Welt schaffen wollen, ist für den Schiffer auch mit der Annahme von Belohnungen (Vergütungen, Provisionen usw.) seitens anderer Personen, als der Ladungsbeteiligten, in gleicher Art gegeben[3]. Deshalb ist § 543 auf solche Leistungen nicht nur der Passagiere[4], sondern auch der Lieferanten, Schiffsmakler, Berger u. a. entsprechend anzuwenden[5]. Das gilt aber auch hier

---

Bezeichnung von Gratifikationen des Befrachters an den Schiffer für besondere Leistungen (s. Lewis, Seerecht[2] I 158), und wurde es schon früh auch im Sinne von Kaplaken gebraucht (Langenbeck S. 145); s. über das englische primage Abbott S. 236, 655.

[1] Anders selbstverständlich mit Zustimmung des Reeders: Prot. IV 1922, VIII 3789.

[2] Hierzu s. Mot. z. Entw. d. B.G.B. II 538 f., Prot. d. II. Lsg. II 360.

[3] Voraussetzung ist, dafs die Leistung den Charakter einer wenn auch freiwilligen Gegenleistung hat. Daher braucht der Schiffer z. B. nicht dem Reeder herauszugeben, was er von der Regierung, dem Verein für Rettung Schiffbrüchiger usw. als Lohn für Rettung von Menschenleben erhalten hat.

[4] Auf sie will auch Schaps (Anm. 3) den § 543 entsprechend angewendet wissen, ohne zu sagen, warum er mit Bezug auf Vergütungen und Belohnungen anderer Personen den entgegengesetzten Standpunkt einnimmt. Des weiteren sieht Schaps Anm. 2 und 4 zu 543 eine Einschränkung der Vorschrift von B.G.B. 675, 667 durch § 543 darin, dafs dieser sich nur auf Belohnungen und Vergütungen beziehe, die der Schiffer im Hinblick auf seine als Schiffsführer geleisteten Dienste empfange, nicht auch auf das, was er aus persönlichen, nicht mit seiner Schiffsführereigenschaft zusammenhängenden Gründen von einem Ladungsbeteiligten erhalte. Indessen würde sich dies auch nach bürgerlichem Rechte nicht anders verhalten (s. das im Texte Folgende).

[5] Vgl. Skand. 60 Abs. 4, dazu schwed. Mot. S. 54 f., norw. Mot. S. 81, dän. Mot. S. 34, ferner Platou S. 167 f. Das R.O.H.G. VI S. 65 sieht im Art. 513 (= § 543) den Grundsatz ausgesprochen, dafs der Schiffer in Ermangelung entgegenstehender Vereinbarung nichts behalten darf, was er in seiner Eigenschaft als Schiffer, sei es für sich persönlich, sei es für die Reederei, sei es für die Ladungsinteressenten empfangen hat (so auch Cosack[6] S. 150 und Loewe-Makower zu § 543). Damit ist nicht nur der Inhalt der Vorschrift selbst zu weit gefafst (vgl. oben S. 483 Anm. 3), sondern auch übersehen, dafs sie auf Leistungen anderer, als der von ihr genannten, Personen nicht unmittelbar, sondern nur analog anzuwenden ist (s. auch Lewis, See-

Digitized by Google

naturgemäfs nur insoweit, als diese Leistungen Entgelt, Belohnung oder Entschädigung für die dem Schiffer als solchem obliegende, dienstliche Tätigkeit sein sollen[1], gleichviel ob sie vor deren Ausübung versprochen sind oder nach ihr freiwillig gewährt werden[2]. Wie nach römischem Rechte[3] der Beauftragte, hat auch nach B.G.B. 675, 667 der Dienstpflichtige dem Dienstherrn nur herauszugeben, was er „aus der Geschäftsbesorgung" erlangt. Die Frage, wann eine freiwillige Leistung hierunter fällt, ist nur nach den Umständen und nicht immer leicht zu beantworten. Der Richter wird sich dabei gegenwärtig halten müssen, dafs zumal im Handelsverkehr Liberalitäten nicht zu vermuten sind.

VI. Die Verpflichtungen der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen erlöschen nicht durchweg mit der Endigung der Verträge, auf denen sie beruhen. Auch der Dienstvertrag des bürgerlichen Rechts gilt ja unter Umständen nach eingetretenem Erlöschen insoweit als fortbestehend, als ein Tätigwerden des früheren Dienstpflichtigen oder für den früheren Dienstpflichtigen zur Abwendung von Gefahr erforderlich ist (B.G.B. 675, 672, 673). Bei den Dienstverträgen der Schiffsbesatzung ist solche Gefahr besonders häufig gegeben, da eine unmittelbare Fürsorge des Reeders für seine Angelegenheiten und die Gewinnung geeigneten Ersatzes durch die tatsächlichen Verhältnisse oft ausgeschlossen sind. In gröfserem Umfange, als nach bürgerlichem Rechte, sind daher hier Nachwirkungen von beendigten Dienstverträgen gesetzlich anerkannt. Sie werden zweckmäfsig im Zusammenhange mit den betreffenden Endigungsgründen zu betrachten sein (unten §§ 38 ff., s. auch oben S. 476 f.).

---

recht[2] I 160, Handbuch, S. 90 Anm. 5; Boyens I 421 f.). Von Interesse die englische Praxis bei Abbott S. 235 ff. und Maclachlan S. 185 f.

[1] Vgl. die Worte „aufser der Fracht" im § 543.

[2] Hierzu Berl. Prot. S. 125, Prot. IV 1922. Es würde daher der Reeder den Anspruch aus § 543 beispielsweise auch hinsichtlich der besonderen Gratifikation haben, die dem Schiffer herkömmlicherweise gezahlt wird, wenn bei einer regelmäfsig von Gewichtsverlust bedrohten Ladung dieser einen bestimmten Prozentsatz nicht überschreitet; vgl. den Fall in Hans. G.Z. XXV (1904) Nr. 131.

[3] L. 20 pr. D. XVII 1: Ex mandato apud eum qui mandatum suscepit nihil remanere oportet.

Digitized by Google

IV. Ansprüche der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen[1].

A. Der Heueranspruch. § 35.

I. Dem Arbeitsvertrage der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen ist, wie dem Arbeitsvertrage überhaupt, der Anspruch des Arbeitnehmers auf Gewährung eines Entgelts wesentlich (s. schon oben S. 411 ff.). Der Entgelt kann verschieden geartet sein (oben S. 417 f., 421). Er kann selbst in einer seitens des Reeders zu erbringenden Arbeitsleistung bestehen[2]. Der Regel nach setzt er sich aus Geldvergütung und Naturalvergütung zusammen. Auch wenn der Schiffer oder Schiffsmann sich selbst zu beköstigen hat, ist ihm in Gestalt der Unterkunft an Bord ein Teil des Entgelts als Naturalvergütung zu gewähren. Naturalvergütung ist auch das mittelst Verschaffung einer Erwerbsgelegenheit (oben S. 421) gewährte Entgelt. Es kann insbesondere auch in der Gestattung von Führung[3] bestehen und dann noch jetzt zum Abschlusse des sog. Pakotillevertrages Anlafs geben[4]. Die in Geld

---

[1] Literatur, a) deutsche: Pöhls I §§ 381, 399—402; v. Kaltenborn I §§ 62, 78—80; Nizze, Das allgemeine Seerecht I §§ 135—139; Lewis, Handbuch §§ 20, 25; Goldschmidt, System[4], S. 244; Perels, Öffentl. Seerecht § 29; Wagner I § 60; Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung, S. 185—190; Gierke in v. Holtzendorff-Kohlers Rechtsencyklopädie I 1014; ferner die oben S. 447 Anm. 4 genannten Kommentare; b) fremde: Abbott S. 229—232, 249—298; Maclachlan S. 215 f., 224—229, 231 ff., 245—256, 263—266; van Hall, De magistro navis, p. 69—75; Kist V[2] S. 132—146, 184—196; Molengraaff S. 258—260, 266 f.; Gram, Den private Søret efter Dansk Lovgivning §§ 27, 34; Hallager-Hagerup §§ 26, 31—34; Hambro S. 92 f., 108—124; Dahlström, Den svenska privata sjörätten, S. 90—94, 122—132; Bentzon S. 98 f., 119—121; Platou S. 59, 140 f., 143 ff., 153 f., 215—225; Lang, Finlands sjörätt I 239 f., 336—347; Laurin bei Cresp I 477—537; Desjardins III nr. 658—690, 722—730, 739—753; Lyon-Caen et Renault V nr. 368—421, 458—462bis, 474, Douillard, Les loyers des gens de mer; Vidari VI nr. 5191, 5223—5354; Pipia I 541 ff., 565 ff.; Estasén a. a. O. (oben S. 448 Anm. 4).

[2] Vgl. Lotmar, Arbeitsvertrag I 158 über die sog. Herüberarbeiter.

[3] S. oben S. 478 f. Über den sog. port permis s. Lyon-Caen et Renault V nr. 481.

[4] Der Pakotillevertrag hat sich im Zusammenhange mit dem früheren, gesetzlichen Rechte auf Führung entwickelt. Der Schiffer oder Schiffsmann erhält die ihm freistehende Warenmenge von einem Dritten geliefert, um den aus ihr und event. aus der Rückladung gewonnenen Erlös mit dem Geber zu teilen. Der Vertrag stellte einen Fall der Commenda dar, vgl. Goldschmidt, System[4], S. 244 f. Er kann auch jetzt noch (gegen Pöhls I 276; Grünhut,

Digitized by Google

zu gewährende Vergütung wird Heuer i. w. S. genannt. Unter der Heuer i. e. S. versteht das H.G.B. für den Schiffer nur die fixe Heuer (oben S. 421). Wiederholt spricht es von der „Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile“[1]. Zu ihnen gehören namentlich[2] die Kaplaken im heutigen Sinne[3], eine dem Schiffer vom Reeder regelmäfsig neben fixer Heuer zugesicherte Vergütung, die sich nach Prozenten von der Brutto- oder Nettofracht bemifst[4]. Sie dient dazu, den Schiffer an der Erlangung günstiger Frachten zu interessieren[5], kommt ihm aber nicht nur für die von ihm selbst, sondern auch für die vom Reeder geschlossenen Frachtverträge zu. Der Anspruch des Schiffers gegen den Reeder auf Kaplaken ist bedingt durch die Entstehung des Anspruchs des Reeders gegen den Befrachter auf Zahlung der Fracht[6]. Der Reeder selbst kann aber den Anspruch des Schiffers nicht dadurch vereiteln, dafs er, was ihm freisteht, Güter für eigene Rechnung verlädt[7].

Die Gewährung der Kaplaken ist eine Form der bei den Dienstverträgen der Schiffsbesatzung auch sonst vorkommenden Gewinnbeteiligung[8]. Als Hauptarten der letzteren werden die Beteiligung

Recht des Commissionshandels, S. 47 Anm. 13; Lehmann und Ring II Nr. 3 zu § 383) jedenfalls nicht allgemein als Kommissionsvertrag angesehen werden; vgl. überhaupt Pardessus, Cours II 258 ff.; Cresp-Laurin I 328 f.; Desjardins II nr. 496; Lyon-Caen et Renault V nr. 482.

[1] §§ 546, 547 Abs. 1, 553a Abs. 1, 554 Abs. 1, vgl. dazu Prot. IV 1937, 1941 f.

[2] Vgl. ferner über die sog. Landgangsgelder: Jacobsen, Seerecht des Friedens und des Krieges, S. 116; Lang, Finlands sjörätt I 240.

[3] R.G. v. 14. VI. 1871 Art. II (R.G.Bl. S. 250), Finnland 32 Abs. 1, Skandinavien 68. Über die frühere Bedeutung des Wortes s. oben S. 484 zu H.G.B. 543. Terquem, De l'engagement des gens de mer, p. 155, unterscheidet zweckmäfsig chapeau-fret und chapeau-salaire.

[4] Die Prozentsätze sind je nach den Umständen sehr verschieden, vgl. Lewis, Seerecht[2] I 158 Anm. 2 (2—5%); Samling III Nr. 77 (4% von der Bruttofracht), IV S. 104 (3% von der Nettofracht); Terquem a. a. O. (vorige Anm.) S. 77 f. (1—10%); Lang, Finlands sjörätt I 240 (für finnländische Schiffe gewöhnlich 5%).

[5] Zuweilen ist die Gewährung an die Bedingung geknüpft, dafs der Reeder mit dem Schiffer zufrieden sein werde. Vgl. hierzu Lyon-Caen et Renault V nr. 785ter.

[6] Hamb. Samml. II 618, Norwegen 68 Satz 3 (dazu Platou S. 144).

[7] Hermann u. Hirsch Nr. 111 S. 471, 474; hinsichtlich der Berechnung mit Unrecht anders H.G. le Havre Rev. IX 507 f.

[8] Engagement à profit éventuel im Gegensatze zum engagement à salaire fixe. S. dazu Desjardins III nr. 618 f.; Lyon-Caen et Renault V nr. 353 ff.; Douillard, Les loyers des gens de mer, p. 59—78; Terquem a. a. O. S. 150 ff., 257 ff. S. auch oben S. 417.

Digitized by Google

an der Fracht und diejenige am Gewinn unterschieden. Es handelt sich aber dabei um eine Unterscheidung nicht nach der Art des Rechtsverhältnisses, sondern nur nach der des Unternehmens, an dessen Ertrag der Arbeitnehmer einen Anteil haben soll. Beim engagement au fret ist dies die Verfrachtung des Schiffes, beim engagement à la part ist es eine vom Reeder beabsichtigte Ausfuhr-, Einfuhr-, Fischereiunternehmung usw. Die Bemessung des Fracht- oder Gewinnanteils erfolgt in sehr verschiedener Art[1].

Die Heuerung der Schiffsmannschaft auf Fracht- oder Gewinnanteil hat seitens der deutschen Gesetzgebung nur unvollkommene Berücksichtigung gefunden[2]. Insbesondere die Seem.O. gedenkt ihrer außer im § 135 Nr. 3 (s. oben S. 408), nur im § 81 (oben S. 417 f.). Gewifs passen nun auch nicht alle Vorschriften der Seem.O. über die Heuer auf den Fracht- oder Gewinnanteil. Aber hinsichtlich mancher von ihnen besteht doch als Folge der allgemeinen Ausschliefsung durch § 81 eine Lücke im Gesetze. Wenn z. B. dem erkrankten Schiffsmanne der Fortbezug der Heuer für eine gewisse Zeit gewährleistet oder dem vor Ablauf der Dienstzeit entlassenen ein bestimmter Heuerbetrag zugesichert wird (§§ 61 f., 71 f.), so fordert die Frage Beantwortung, wie es mit derartigen Ansprüchen der auf Fracht- oder Gewinnanteil angeheuerten Schiffsleute stehe. Und wenn andererseits die Verwirkung der verdienten Heuer oder einer nach dem Monatsbetrage der Heuer bemessenen Geldstrafe als Folge gewisser Pflichtverletzungen eintritt (§§ 94 ff.), so fragt sich wiederum, ob und warum den auf Fracht- oder Gewinnanteil Angeheuerten nicht eine entsprechende Strafe treffen soll[3]. Zum mindesten soweit es sich

[1] So wird bei dem engagement au tonneau die Bruttofracht durch die Tonnenzahl des Schiffes dividiert und der Quotient der Bemessung der sich abstufenden Anteile der einzelnen zu Grunde gelegt. Der Schiffer wird vielfach au tiers-franc engagiert, d. h. so, dafs er zwei Drittel der Fracht erhält, dafür aber die Kosten der Unternehmung zu tragen hat usw. Vgl. die in der vor. Anm. Zitierten, ferner de Seilhac in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 237 ff.

[2] Anders namentlich die romanischen Rechte, welche neben allgemeinen, für sämtliche Arten des Heuervertrages geltenden Vorschriften besondere für die Anheuerung auf feste Heuer einerseits, diejenige auf Fracht- oder Gewinnanteil andererseits treffen.

[3] Meves a. a. O. (oben S. 459 Anm. 3) S. 39 hält auf Grund des § 69 Seem.O. v. 1872 (jetzt § 81) das Entlaufen mit einer auf Fracht- oder Gewinnanteil empfangenen Zahlung nicht für ein Entlaufen mit der Heuer im Sinne des § 81 Abs. 3 (jetzt § 93 Abs. 3), läfst aber (S. 45) trotz des § 69 die Vorschrift des § 84 Abs. 4 (jetzt § 97) im Falle der Anheuerung auf Fracht- oder

Digitized by Google

um privatrechtliche Vorschriften über die Heuer handelt, kann hier mittelst entsprechender Anwendung Abhilfe geschafft werden. Solche Anwendung ist durch § 81 nicht ausgeschlossen. Denn er will nur sagen, dafs, wo das Gesetz von Heuer spricht, Fracht- und Gewinnanteil darunter unmittelbar nicht zu verstehen sind[1]. Hiervon geht aber auch die entsprechende Anwendung aus, die mit der ausdehnenden Auslegung nicht verwechselt werden darf. Inwieweit aufserhalb der Seem.O., zumal im H.G.B.[2], das eine dem § 81 entsprechende Vorschrift nicht enthält, unter der Heuer auch der Anteil an Fracht oder Gewinn zu verstehen ist, kann nur an der Hand der einzelnen Bestimmungen untersucht werden. Zu beachten bleibt aber dabei, dafs in den erwähnten Vorschriften über die Heuer des Schiffers die Nennung der sonst bedungenen Vorteile für erforderlich gehalten wurde, und dafs mit der Beschränkung des Versicherungsverbotes (§ 780) auf die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft seine Nichterstreckung auf Fracht- und Gewinnanteile genügend zum Ausdruck gebracht zu sein schien[3].

Eine Art von gesetzlichem Gewinnanteil ist der Anteil am Berge- oder Hilfslohn, den die Mitglieder der Besatzung eines Schiffes zu beanspruchen haben, wenn von diesem ein anderes Schiff oder dessen Ladung geborgen oder gerettet worden ist (H.G.B. 749). Dieser Anspruch, auf dessen Inhalt an anderer Stelle näher einzugehen sein wird, wurde vor dem 1. April 1903 besonders häufig durch Vereinbarung ausgeschlossen oder eingeschränkt[4].

Gewinnanteil Anwendung finden. Auf diese für die Lehre von der Analogie im Strafrechte interessante Frage möge hierdurch die Aufmerksamkeit der Kriminalisten gelenkt sein.

[1] § 81 der geltenden Seem.O. gibt den früheren § 69 unverändert wieder, der seinerseits dem A.D.H.G.B. entnommen ist. Freilich hatte dessen Art. 555 eine viel geringere Bedeutung, weil der 4. Titel des 5. Buches, für den allein er galt, die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft nicht erschöpfend regelte (vgl. auch die Vorbehalte der Artt. 533 Abs. 2, 534 Abs. 3, 536 Abs. 2, 541 Abs. 2, 544 Abs. 2 u. 3, 547 Abs. 3, 553, 556). Im übrigen wurde die Aufnahme des Art. 555 einstimmig in dem Sinne beschlossen, dafs die auf die Heuer sich beziehenden Bestimmungen auf den Anteil am Gewinne oder der Fracht „nicht ohne weiteres" auzuwenden seien; s. Prot. IV 2037.

[2] Vgl. §§ 706 Nr. 4 Abs. 2, 723 Abs. 1 Nr. 2, 749 Satz 2 (frühere Fassung), 780 (Heuerforderung), 796, 797 Abs. 1, 800. S. auch Prot. VIII 3839 f.

[3] Prot. VII 3005—3008.

[4] Vgl. Begr. z. Entw. e. G., betr. Abänderung seerechtl. Vorschriften des H.G.B. Art. I § 749, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 8, 320, 387—389, 591, CIV 1 S. 168 f., 525, 591.

Digitized by Google

Dies ist jetzt nicht mehr zulässig (s. oben S. 410). Andererseits hat die Besatzung von Bergungs- und Schleppdampfern gegenwärtig nicht mehr nur einen der Wegbedingung unterliegenden Anspruch auf Anteil am Berge- und Hilfslohn, sondern sie hat einen gesetzlichen Anspruch auf ihn überhaupt nicht mehr. Denn H.G.B. 749 Abs. 5 schliefst die Vorschriften des Abs. 1—4, nicht nur die Vorschrift des Abs. 4, von der Anwendung auf Bergung und Hilfeleistung durch Bergungs- oder Schleppdampfer aus[1]. Dies ist auch sachlich durchaus gerechtfertigt. Denn die Besatzung solcher Dampfer wird eben für Dienstleistung von der Art angeheuert, wie sie bei Bergung und Hilfeleistung stattzufinden hat. Für sie hat daher der Fall der Rettung eines Schiffers aus Seenot eine ganz andere Bedeutung, als für die Besatzung eines nur gelegentlich zur Bergung oder Hilfeleistung verwendeten Schiffes. Es steht dem Reeder frei, die Besatzung des Bergungsdampfers ganz oder zum Teil durch Beteiligung am Rettungslohn zu bezahlen. Wenn er ihr aber eine andere Vergütung z. B. in Gestalt fixer Heuer zugesichert hat, ist ihr der Anteil am Berge- oder Hilfslohn nicht nur unter dem Gesichtspunkt der stillschweigenden Wegbedingung des an sich gesetzlich zustehenden Anspruchs zu versagen.

II. Die Höhe der den einzelnen Mitgliedern der Schiffsbesatzung zukommenden Vergütung wird in den Fällen der Gewinnbeteiligung durch den ihnen eingeräumten Anspruch auf einen gewissen Anteil am Ertrage der Unternehmung bestimmt. Die Anteile sind für die verschiedenen Gruppen der Besatzung vielfach durch Her-

[1] Allerdings wird die gleichlautende Vorschrift des Entw. von der Begr. (s. oben S. 489 Anm. 4) dahin erläutert, dafs für Bergungs- und Schleppdampfer die Vertragsabrede freigelassen werde. Dem entsprechend meint Brodmann S. 151 (Anm. 6 zu § 749), es solle durch § 749 Abs. 5 dem Schiffer und der Mannschaft nicht der Anspruch auf Beteiligung am Lohn abgesprochen, sondern nur die Anwendung des gesetzlichen Mafsstabs von Abs. 1 und 2 für die Art der Verteilung ausgeschlossen werden, so dafs in Ermangelung vertragsmäfsiger Vereinbarung das Gericht nach billigem Ermessen zu entscheiden habe. Dies ist auch wohl die Ansicht von Loewe, Seem.O., S. 136 Anm. 1 Aa zu § 749. Indessen ist kein Grund vorhanden, das Gesetz anders zu verstehen, als es lautet. Durch H.G.B. 749 Abs. 1 und 2 wird für den Regelfall nicht nur die Verteilung des Lohns unter Reeder und Schiffsbesatzung geordnet, sondern der letzteren auch erst der keineswegs selbstverständliche Anspruch auf Anteil am Lohne verschafft. (Vgl. für den entsprechenden Art. 751 A.D.H.G.B. preufs. Entw. II 602, Prot. VI 2825 ff., VIII 4145; s. auch die allerdings zu weit gehenden Ausführungen von Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot, S. 324.) Dafs für einen solchen Anspruch kein Grund vorliege, wenn der Reeder aus dem Bergen ein Geschäft mache, wurde schon bei Schaffung des Art. 751 A.D.H.G.B. vorausgesetzt (Prot. VIII 4145).

Digitized by Google

kommen geregelt[1]. Meist wird dabei der Ertrag ohne Rücksicht darauf verteilt, wer im einzelnen Falle sich um seine Erzielung verdient gemacht hat. Doch kommt auch die Gewinnbeteiligung nach Maßgabe der Einzelleistung vor[2]. Die fixe Heuer, soweit sie zeitweise bedungen wird (s. oben S. 421), wird meist monatsweise bemessen[3]. Ihr Betrag wird häufig durch ausdrückliche oder stillschweigende Bezugnahme auf vorher (einseitig vom Reeder oder zweiseitig durch Tarifvertrag) festgestellte Bedingungen oder auf den zur Zeit üblichen Heuersatz bestimmt[4]. Zur Ergänzung und zur Ersetzung der Vereinbarung dienen die Vorschriften der Seem.O. 29 und 31 (s. oben S. 443). Der vom Reichskanzler festzusetzende[5] Durchschnittsbetrag, der bei der Anmusterung oder Anwerbung durchschnittlich für den Monat an Lohn (Heuer) oder Gehalt gewährt wird, bildet regelmäßig[6] die Grundlage für die

[1] Vgl. z. B. Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 6 f., 241 ff., auch oben S. 488 Anm. 1.

[2] Vgl. für die nordamerikanischen Fischerboote E. Th. Chamberlain in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 24 f.

[3] S. auch Seem.O. 95–97 (wo es aber § 96 Abs. 3 „zweimonatigen" statt „zweimonatlichen" hätte heißen sollen). Im § 61 Abs. 2 Satz 3 wird der Ausdruck „vertragsmäßige Monatsheuer" in dem Sinne der vertragsmäßig für einen Monat zu zahlenden Heuer gebraucht. Die Vorschrift des § 61 Abs. 2 bezieht sich nicht nur auf den Fall, daß die Heuer monatsweise bedungen ist.

[4] Über den Fall, daß das Schiffsvolk „nur darauf, was recht und billig oder gewöhnlich sey, bedungen und angenommen worden", s. preuß. Seer. v. 1727 IV 1 (vgl. bereits das anar a cosiment des Cons. 15, 181, 222). Ist der Schiffer für eine Reise, die er früher schon gemacht hat, ohne Ausbedingung eines neuen Lohns eingestellt worden, so soll er das zweite Mal für denselben Lohn segeln, wie das erste Mal: schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. 1 pr. Gesetzliche Heuerbeträge für bestimmte Reisen im ält. hamb. Schiffsr. VI (Lappenberg S. 76).

[5] Die Regeln, nach denen die Festsetzung erfolgen soll, sind im § 10 des SeeUnf.Vers.G. (s. unten Anm. 6) enthalten. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, daß für diejenigen Klassen der Schiffsbesatzung, welche neben dem Lohne oder Gehalte regelmäßige Nebeneinnahmen zu beziehen pflegen (wie Stewards usw.), bei Festsetzung des Durchschnittsbetrages auch der durchschnittliche Geldwert dieser Nebeneinnahmen in Ansatz zu bringen ist (im Gesetze heißt es fälschlich „ist ... in Ansatz gebracht" für „wird ... in Ansatz gebracht"; richtig SeeUnf.Vers.G. v. 13. VII. 1887 § 6 Abs. 1 Satz 2 und alle Entwürfe zum geltenden Gesetze, vgl. Sten. Ber. üb. d. Verhdll. d. R.T. IX. Leg. Per. IV. Sess. Anl. Bd. V S. 2518, VIII S. 4923, X. Leg.Per. I. Sess. Anl. Bd. IV S. 3258, VI S. 4908). Die geltende Festsetzung (noch auf Grund des R.G. v. 13. VII. 1887) ist durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. VIII. 1899 erfolgt (Amtl. Nachr. d. Reichs-Versicherungsamts XV 600 f.).

[6] SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 (Fassung der Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 5. VII. 1900) §§ 10—13, 152—154, Inv.Vers.G. v. 13. VII. 1899 § 34

Digitized by Google

Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen, nach welchem sich die Leistungen für deren Unfall- und Invaliditätsversicherung und die Ansprüche aus diesen Versicherungen bestimmen. Als Jahresarbeitsverdienst gilt das Elffache jenes Durchschnittsbetrages der Monatsheuer unter Hinzurechnung eines bestimmten Satzes als Geldwertes der Beköstigung. Der gemäfs § 10 des SeeUnf.Vers.G. vom Reichskanzler festgesetzte Durchschnittsbetrag der Monatsheuer selbst hat nunmehr auch innerhalb der Seem.O. Verwendung gefunden. Er tritt im Falle des § 61 Abs. 2 an die Stelle der nach dem Heuervertrage für einen Monat geschuldeten Heuer, soweit es sich um Schiffsleute handelt, die zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen angenommen sind, und soweit der Schiffsmann sich bei dieser Berechnung besser steht. Es handelt sich um den Teil des Arbeitsverdienstes, der dem in einer Krankenanstalt befindlichen Schiffsmanne mit Rücksicht auf die von ihm unterstützten Angehörigen zufliefsen soll. Bei Schiffsleuten der bezeichneten Art übersteigt der Arbeitsverdienst infolge ihrer Nebeneinnahmen regelmäfsig den Heuerverdienst. Die Vorschrift des § 61 Abs. 2 würde daher für sie zum Teil ihren Zweck verfehlen, wenn der Anspruch des Erkrankten auf ein Viertel der Heuer beschränkt wäre. Bei der Festsetzung des Durchschnittsbetrages gemäfs SeeUnf.Vers.G. 10 sind aber die Nebeneinnahmen mit zu berücksichtigen (s. oben S. 491 Anm. 5). Dies soll den Schiffsleuten zu gute kommen, für welche diese Nebeneinnahmen eine besondere Rolle spielen.

III. In der Heuer ist dem Schiffsmanne das Entgelt für die vertragsmäfsig zu leistenden Dienste zugesagt. Verrichtet er im Einverständnis mit dem Schiffer (Reeder) Arbeit, die er ihrer Art nach nicht schuldet, oder verrichtet er die ihrer Art nach geschuldete Arbeit zu einer Zeit, zu der er sie zu leisten nicht verpflichtet ist, so hat er nach allgemeinen Grundsätzen Anspruch auf eine besondere Vergütung, wenn die Dienstleistung den Umständen nach nur gegen eine Vergütung zu erwarten war (B.G.B. 612). Fälle der Art sind im Seeverkehr sehr gewöhnlich, weil die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeit zumal bei der Notwendigkeit schneller Expedierung des Schiffes erheblichen Schaden verursachen würde. Vereinbarungen betreffs der Höhe des Überstundenlohnes haben daher schon im Hinblick auf die älteren Vorschriften (oben

---

Abs. 2 Ziffer 3 (Fassung des SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI 1900 § 151, in welchem aber die Verweisung auf R.G.Bl. 1899 S. 531 falsch ist).

Digitized by Google

S. 469 Anm. 1) über die gesetzliche Arbeitszeit der Schiffsleute eine wichtige Rolle gespielt. Freilich hat früher die Vertragsfreiheit zum Teil dazu dienen müssen, den Anspruch der Schiffsleute auf Überstundenlohn einzuschränken[1]. Andererseits haben aber die Reeder den Schiffsleuten vielfach eine besondere, gleichfalls als Überstundenlohn bezeichnete Vergütung auch für solche Arbeit gewährt und vertragsmäfsig zugesagt, die innerhalb der gesetzlichen Arbeitszeit, jedoch über den regelmäfsigen Dienst hinaus zu verrichten war[2]. Dies war namentlich für die Arbeit auf See von Bedeutung, für welche eine zeitliche Begrenzung nicht bestand. Indem die neue Seem.-O. die Arbeitszeit eingehender und durch zwingende Vorschriften regelte, hatte sie Veranlassung, auch der Frage des Überstundenlohnes eine gesteigerte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Eine gesetzliche Verpflichtung zur Zahlung von Überstundenlohn besteht nach der geltenden Seem.O. nur in den Fällen der §§ 35 Abs. 3 und 37 Abs. 3. Voraussetzung ist, dafs das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt; es gibt keine gesetzliche Überstundenarbeit auf See. Die Überstundenarbeit im Hafen und auf der Reede ist Werktagsarbeit oder Sonn- und Festtagsarbeit. Die Werktagsarbeit ist als Überstundenarbeit zu vergüten, insofern als sie über die im § 35 Abs. 1 (oben S. 470) bestimmte Dauer von zehn oder acht Stunden hinaus geleistet wird und nicht entweder zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist. Die Sonn- oder Festtagsarbeit ist Überstundenarbeit schlechthin, soweit sie nicht zu einem der eben genannten Zwecke erforderlich ist. Diese Vorschriften gelten nicht für Seeschlepper und in Tätigkeit befindliche Bergungsfahrzeuge (§ 135 Nr. 1 und 2). Sie gelten nur, insofern nicht ein anderes vereinbart ist, für Hochseefischereifahrzeuge, soweit die Mannschaft vertragsmäfsig am Gewinne beteiligt ist, und für Bergungsfahrzeuge, soweit diese nicht in Tätigkeit sind (§ 135 Nr. 3 und 2). Sie gelten endlich nur, soweit dies vereinbart ist, für Schiffsoffiziere (§ 40)[3].

Die Höhe der für Überstundenarbeit zu gewährenden, be-

[1] Vgl. z. B. Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 182 f.

[2] Vgl. z. B. das in d. vorigen Anm. angeführte Werk S. 400 (Bremer Tarifvereinbarung v. 18. V. 1901), S. 529 (Flensburger Vereinbarung, betr. Berechnung von Überstunden, v. 5. VIII. 1901).

[3] S. hierzu Begr. S. 57, Komm.Ber. S. 24 f., 30 f., R.T. X. Leg.Per. II. Sess. Bd. 4 S. 2852—2854, auch Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 178 (Heckscher).

Digitized by Google

sonderen Vergütung, des Überstundenlohnes, unterliegt der freien Vereinbarung. Der Satz, nach dem der Überstundenlohn zu bemessen ist, gehört zu dem notwendigen Inhalt der Musterrolle (§ 14 Abs. 2)[1]. Er mufs nicht eben ziffernmäfsig in einem bestimmten Geldbetrage für die Arbeitsstunde bemessen sein, sondern kann auch etwa in einem Bruchteile der Heuer bestehen[2]. Zweifelhaft ist, ob das Gesetz von dem Überstundenlohnsatze in dem Sinne spricht, dafs für alle Überstundenarbeit ein und derselbe Lohnsatz zu vereinbaren ist. Eine verschiedene Bemessung des Lohns nach Dauer und Art der Überstundenarbeit wäre an sich wohl denkbar und mit dem Wortlaute des Gesetzes verträglich. Ihre Zulassung würde indessen auf einem Gebiete, für das die Seem.O. klares Recht zu schaffen bestrebt war[3], alte Zweifel in veränderter Form wieder aufleben lassen. Nach Seem.O. v. 1872 § 31 war die in dringenden Fällen über zehn Stunden hinaus geleistete Hafenarbeit als Überstundenarbeit anzusehen. Die Frage, ob ein dringender Fall vorlag, bildete daher den Gegenstand steten Streites. Die neue Seem.O. hat diesem Streite in der vorliegenden Beziehung ein Ende gemacht. Nach ihr ist die Arbeit über zehn oder acht Stunden hinaus als Überstundenarbeit zu vergüten, gleichviel ob sie in dringenden oder nicht dringenden Fällen geleistet wird. Wenn aber im Heuervertrage diese Unterscheidung der Bemessung des Überstundenlohnsatzes zu Grunde gelegt werden dürfte, wäre den früheren Streitigkeiten wieder die Tür geöffnet. Deshalb verdient die auch mit der Übung des Verkehrs in Einklang stehende Annahme den Vorzug, dafs das Gesetz für alle Überstundenarbeit nur einen Lohnsatz zuläfst.

---

[1] Diese Vorschrift findet naturgemäfs insoweit keine Anwendung, als gesetzlich oder kraft gültiger Vereinbarung eine Verpflichtung zur Zahlung von Überstundenlohn nicht besteht.

[2] So gesetzlich nach Skandinavien 96.

[3] Dieses Bestreben ist namentlich auch in der Nichtaufnahme der Arbeit für das Seeklarmachen unter die Ausnahmen des § 35 Abs. 3 zum Ausdruck gelangt. Nur der Umstand, dafs eine genaue Abgrenzung dieser Arbeit nicht erreichbar schien, hat zur Folge gehabt, dafs sie schlechthin unter den allgemeinen Voraussetzungen als Überstundenarbeit zu vergüten ist. Auch der von dem Bundesratskommissar v. Jonquières gemachte Vorbehalt (R.T. a. a. O. Bd. 6 S. 5080) kann hieran nichts ändern. Vgl. zu der Frage Entw. v. 1900 § 34, Begr. S. 57, Komm.Ber. S. 24, 28, 29 f., Komm.Entw. 33, 35 Abs. 4 (wo aber die Worte „zum Seeklarmachen" versehentlich ausgefallen sind, vgl. R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2842[2], 2850[1]), R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2830 f., 2833 f., 2837 f., 2851, Bd. 6 S. 5076—5082.

Digitized by Google

Die Überstundenarbeit der Seem.O. ist nicht immer Überarbeit im eigentlichen Sinne d. h.[1] Arbeit, die zu der in der vertragsmäfsigen Arbeitszeit geleisteten hinzutritt. Sie ist Arbeit dieser Art nur, soweit sie am Werktage in nicht dringenden Fällen über die Dauer von zehn oder acht Stunden täglich und am Sonn- oder Festtage freiwillig, aber erlaubterweise geleistet wird. Hier ist der Überstundenlohn das Entgelt für eine kraft des Vertrages nicht geschuldete Arbeit. In den übrigen Fällen ist die Überstundenarbeit geschuldete Arbeit, der Überstundenlohn daher eine besondere Vergütung für eine den Gegenstand des Heuervertrages bildende Dienstleistung. Die gemeinsame Regelung der beiden Arten von Überstundenarbeit seitens des Gesetzes rechtfertigt sich namentlich durch die neben der Vertragspflicht bestehende Gehorsamspflicht des Schiffsmanns (s. oben S. 463 f.), die den Unterschied zwischen der geschuldeten und der nicht geschuldeten Arbeit praktisch verringert. Unter diesen Umständen ist es leicht erklärlich, dafs das Gesetz zwar mehrfach Heuer und Überstundenlohn scharf unterscheidet (so §§ 14, 49), aber auch nicht selten unter der Heuer den Überstundenlohn mitversteht[2].

Die Vorschriften der Seem.O. über den Überstundenlohn sind nicht dahin zu verstehen, dafs sie die vertragsmäfsige Zusicherung eines solchen für Fälle ausschlössen, in denen eine gesetzliche Verbindlichkeit zu seiner Entrichtung nicht besteht. Von der Überstundenarbeit auf See ist im Gesetze keine Rede. Gleichwohl enthält dasselbe Vorschriften über die gesetzliche Arbeitszeit auf See in den §§ 36 und 38 (oben S. 471, 474 f.). Für Arbeiten, die hiernach vom Schiffsmanne nicht geschuldet werden, die also Überarbeit i. e. S. sind, ist die vertragsmäfsige Zusicherung von Überstundenlohn als gestattet anzusehen. Es kann in ihr kein Verstofs gegen § 1 Abs. 2 erblickt werden. Denn das Gesetz bestimmt zwar, dafs in gewissen Fällen Überstundenlohn gezahlt werden mufs, aber nicht, dafs nur für diese Fälle Überstundenlohn versprochen werden darf. Eine Vereinbarung, dafs die abgelöste Wache, die aufserhalb dringender Fälle zu Schiffsdiensten verwendet werde, Überstundenlohn erhalten solle, ist daher nach wie vor rechtswirksam.

---

[1] Vgl. Lotmar, Arbeitsvertrag I 500.

[2] So namentlich in dem Worte „Heuerguthaben“ (§§ 46 Abs. 1, 63 Abs. 1 und 2, 94, 114 Abs. 1 Nr. 10), aber auch in dem Worte „Heuer“ selbst (so §§ 46 Abs. 3, 94).

Digitized by Google

Mit der Frage der Vergütung von Arbeit, die der Schiffsmann, ohne sie der Art nach zu schulden, geleistet hat, beschäftigt sich die Seem.O. überhaupt nicht. Hier verbleibt es bei der Vorschrift des B.G.B. 612 (oben S. 492). Doch setzt deren Anwendung voraus, dafs der Schiffsmann freiwillig die nicht geschuldete Arbeit übernimmt. Wird er durch Androhung von Disziplinarmafsregeln zu ihr gezwungen, so kann er nicht eine Vergütung als stillschweigend vereinbart in Anspruch nehmen für Dienste, die er überhaupt nicht zu leisten versprochen hat[1].

IV. Die im Heuervertrage ausbedungene Heuer kann nachträglich Veränderungen ihres Betrages erfahren, die nicht auf Vereinbarung der Parteien beruhen. Die Veränderung besteht in einer Verringerung im Falle des § 43 Seem.O. Stellt sich nach Antritt der Reise heraus, dafs der Schiffsmann zu dem Dienste untauglich ist, für den er sich verheuert hat, so ist der Schiffer befugt, ihn im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismäfsig zu verringern. Diese Befugnis besteht Schiffsoffizieren gegenüber nicht[2]. Sie beruht nicht nur auf der Erwägung, dafs der Schiffer vor dem Antritt der Reise regelmäfsig nicht in der Lage ist, eine Untersuchung über die Kenntnisse und Fähigkeiten des Schiffsmanns anzustellen. Das trifft auch bei zahlreichen anderen Dienstverträgen

[1] Den abweichenden Ausführungen des O.L.G. Hamburg in dem oben S. 461 Anm. 3 angeführten Falle (Hans. G.Z. a. a. O. S. 214 f.) kann in diesem Punkte nicht zugestimmt werden.

[2] Hierin liegt eine Abweichung des § 43 von Seem.O. 1872 § 34 (über welchen Wagner I 359), der mit A.D.H.G.B. 543 Nr. 1 die Ausnahme nur für den Steuermann gelten liefs. Diese Ausnahme ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die Begr. z. Entw. v. 1900 S. 60 macht zu ihren Gunsten geltend, dafs ein staatlich geprüfter Schiffsoffizier in den auf Grund solcher Prüfung erworbenen Ansprüchen nicht wohl durch eine Anordnung des Schiffers beeinträchtigt werden könne. Diese Begründung ist zum Teil schon in der H.G.B.-Kommission (Prot. IV 1991 f.) widerlegt worden. Es wird bei ihr auch übersehen, dafs, wenn die staatliche Prüfung wirklich eine sichere Gewähr für den Besitz der erforderlichen Kenntnisse gäbe, der Fall des § 43 insoweit gar nicht eintreten könnte, die Ausnahmevorschrift also überflüssig wäre. Weiter bemerkt die Begr., dafs eine Machtbefugnis, wie sie § 43 dem Schiffer einräumt, mit der sozialen Stellung der Schiffsoffiziere nicht verträglich sei. Dies könnte aber jedenfalls nur für grofse Schiffe zutreffen, weil die soziale Stellung der Schiffsoffiziere auf kleinen Schiffen keineswegs so beschaffen ist, dafs sie durch Erstreckung des § 43 auf sie Schaden leiden würde. Auch für grofse Schiffe aber trifft jene Erwägung nicht zu, weil ein Schiffsoffizier, der sich als untauglich für den übernommenen Dienst erweist, eben hierdurch in seiner sozialen Stellung eine Beeinträchtigung erfahren mufs, welche mit den Mitteln des Gesetzes nicht abgeschwächt werden sollte.

Digitized by Google

zu, bei welchen der Arbeitgeber nur durch das Recht der Kündigung geschützt ist (B.G.B. 626). Wesentlich ist aber, dafs dieses Recht, auch wenn es dem Schiffer nicht durch Seem.O. 70 Abs. 1 Nr. 1 nach Antritt der Reise versagt wäre, ihm nur einen ungenügenden Schutz bieten würde. Namentlich würde er es häufig deshalb nicht ausüben können, weil die Beschaffung geeigneten Ersatzes nicht möglich wäre. Die Ausübung der dem Schiffer deshalb durch § 43 gewährten Befugnis ist zum Schutze des Schiffsmanns gegen Mifsbrauch von weitgehenden Kautelen umgeben[1].

Das Gegenstück zur Vorschrift des § 43 bilden die Bestimmungen der Seem.O., nach denen unter gewissen Voraussetzungen kraft Rechtssatzes eine nachträgliche Erhöhung der vertragsmäfsigen Heuer eintritt. Das Mafs der auf Grund des Heuervertrages von dem einzelnen Schiffsmann zu leistenden Dienste bestimmt sich unter der Voraussetzung vollständigen Bemanntseins des Schiffes. Erfährt dessen Bemannung während der Reise eine Verminderung, so ist allerdings der Schiffer zu ihrer Ergänzung verpflichtet[2]. So lange aber die Ergänzung, gleichviel aus welchem Grunde, nicht erfolgt, mufs die Arbeit der weggefallenen von den verbliebenen Schiffsleuten verrichtet werden. Es gebührt ihnen dafür eine besondere Vergütung. Eine Ersparung der den weggefallenen Schiffsleuten gezahlten Heuer durch den Reeder wäre um so weniger gerechtfertigt, als sie der Vornahme der Ergänzung entgegenwirken könnte. Nach Seem.O. 50 ist Voraussetzung für die

---

[1] Das Gesetz geht in folgenden Beziehungen über die Seem.O. v. 1872 hinaus. Der Schiffer hat nicht nur die getroffene Anordnung, sondern auch die sie begründenden Tatsachen in das Schiffstagebuch einzutragen. Die Eintragung hat nicht nach der Eröffnung zu erfolgen, sondern die erfolgte Eintragung ist dem Schiffsmanne vorzulesen. Dem Schiffsmanne ist auf Verlangen eine vom Kapitän unterzeichnete Abschrift der Eintragung auszuhändigen. Gegen die getroffene Anordnung kann der Schiffsmann die Entscheidung des Seemannsamts anrufen, welches zuerst angegangen werden kann. Eintragungen über den Sachverhalt in das Seefahrtsbuch dürfen erst nach der Entscheidung des Seemannsamts oder, wenn eine solche nicht angerufen ist, bei der Abmusterung, stets aber nur durch das Seemannsamt vorgenommen werden. Diese Bestimmungen sind gröfstenteils denen der skandinavischen Seegesetze (namentlich Norwegen 89, dazu Platou S. 207 f.) nachgebildet, welche aber die Herabsetzung nur bis zur Hälfte der bedungenen Heuer gestatten und eine Bekräftigung der Eintragung durch das Zeugnis zweier der besten Männer an Bord verlangen.

[2] Die neue Seem.O. (§§ 50, 114 Abs. 1 Nr. 9) hat diese Verpflichtung gegenüber dem früheren Rechte (s. Wagner I 439) in mehrfacher Hinsicht verschärft.

Digitized by Google

in Rede stehende Heuersteigerung, dafs die Zahl[1] der Mannschaft des Decks- oder Maschinendienstes[2] sich während der Reise vermindert hat. Dann sind, solange eine Ergänzung nicht erfolgt[3], die während der Fahrt (nicht auch während des Liegens im Hafen oder auf der Reede[4]) ersparten Heuergelder[5] unter diejenigen Schiffsleute desselben Dienstzweiges[6] zu verteilen, denen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist. Die Verteilung hat nach Verhältnis der Mehrarbeit und der Heuer zu erfolgen[7]. Auf welche Art die Verminderung der Mannschaft stattgefunden hat, ob durch Tod, Entlassung, Entweichung oder sonstwie, ist im allgemeinen unerheblich. Nur für den Fall der Entweichung gilt eine Ausnahme. Ein Anspruch auf die Verteilung findet hier nicht statt, wenn die Sachen des entwichenen Schiffsmanns nicht an Bord zurückgeblieben sind[8]. Die Vorschrift gründet sich auf die Erwägung, dafs die Wegschaffung der Sachen des Deserteurs nicht leicht ohne Mitwissen der übrigen Mannschaft erfolgen könne, und dafs die Gewährung des Verteilungsanspruchs an die Zurückbleibenden zur Beförderung von Entweichungen dienen würde[9]. Der Grundgedanke der Vorschrift, welcher dem deutschen Recht mit fast allen sonst

---

[1] Vgl. aber hierzu Hans. G.Z. XVII (1896) S. 142 f.

[2] Eine Verminderung der sonstigen Mannschaft, namentlich des Aufwartepersonals, kommt im Gegensatz zum früheren Rechte nicht mehr in Betracht, vgl. Begr. S. 65.

[3] Unerheblich ist, ob sie erfolgen konnte oder nicht.

[4] Begr. S. 65, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2866, 2871.

[5] Erspart sind diejenigen Heuergelder, welche zu zahlen gewesen wären, wenn die Verringerung der Mannschaft nicht eingetreten wäre, nicht diejenigen, welche zu zahlen gewesen wären, wenn die Ergänzung der verminderten Mannschaft stattgefunden hätte.

[6] In der Seem.O. v. 1872 § 40 hiefs es: „unter die verbleibenden Schiffsleute." Über die Gründe der Änderung s. Begr. S. 64, vgl. namentlich Hans. G.Z. XVII (1896) S. 141 f.

[7] Finnland 77 (s. auch Schweden 1864 § 67) ordnet nur die Verteilung an. Der preufs. Entw. z. H.G.B. I 494, II 450 Abs. 1 (gestrichen: Prot. IV 1977) schlug Teilung nach Köpfen vor. Die hamb. Seem.O. v. 1865 Art. 8 (ebenso schon 1849 Art. 9 u. 1854 Art. 8) und die lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 9 lassen die Teilung nach Billigkeit erfolgen. Nach Skandinavien 95 entscheidet das Verhältnis der vermehrten Arbeit eines jeden. Nach dem Vorgange der oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 31 § 2 und der mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 15 liefs die Seem.O. v. 1872 § 40 das Verhältnis der Heuer mafsgebend sein; dem ist die jetzige Regelung ohne Zweifel vorzuziehen.

[8] Seem.O. 50 Satz 3 vgl. oben S. 454 f.

[9] Vgl. Mot. z. Entw. v. 1872 § 41 (S. 47), auch Mot. z. preufs. Entw. e. H.G.B. S. 248, Komm.Ber. v. 1901 S. 35 f.

Digitized by Google

in Betracht kommenden Gesetzgebungen[1] gemeinsam ist, kann nur gebilligt werden. Dagegen mufs die Art seiner Durchführung Bedenken erregen[2]. Es ist keineswegs richtig, dafs die Fortschaffung der Sachen oder doch eines gröfseren Teiles derselben nicht ohne Wissen der übrigen Mannschaft und zwar, worauf es jetzt ankommt, der übrigen Mannschaft desselben Dienstzweiges möglich oder auch nur schwer ausführbar wäre[3]. Das Gesetz geht daher mindestens darin zu weit, dafs es den Zurückgebliebenen nicht einmal den Nachweis ihrer Nichtbeteiligung offen läfst[4]. Andererseits liegt kein Grund vor, die Verteilung stattfinden zu lassen, wenn dem Entwichenen die übrigen Schiffsleute desselben Dienstzweiges bei der Flucht behilflich gewesen, seine vielleicht geringwertigen Sachen aber an Bord zurückgeblieben sind. In diesem Falle wird aber die Vorschrift des § 50 Satz 3 ihrem Grunde nach entsprechende Anwendung finden können. Dafs der Anspruch aus § 50 durch Vereinbarung nicht beschränkt werden kann (§ 1 Abs. 2), ist im Hinblick auf frühere Gepflogenheiten[5] besonders wichtig.

Eine gesetzliche Heuersteigerung tritt ferner ein nach Mafsgabe des § 52 Seem.O.[6]. An ihr hat die gesamte Schiffsmannschaft

---

[1] Nur Finnland 77 macht auch für den Fall der Desertion keine Ausnahme von der Verteilung (ebenso früher Schweden 1864 § 67 und mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 15). Dagegen schlofs die oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 31 § 2 in diesem Falle die Verteilung allgemein aus.

[2] Die Ansichten sind geteilt. Es ist Böhmert nicht zuzustimmen, der (Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 426) die Vorschrift ohne Einschränkung für sehr zweckmäfsig hält. Aber es bedeutet andererseits eine starke Übertreibung, wenn Heckscher (ebd. S. 187) um ihretwillen den ganzen Paragraphen für ein wertloses Dekorationsstück erklärt.

[3] Vgl. darüber R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2866–2868.

[4] Skandinavien 95 Abs. 2 fordert dagegen vom Schiffer (Reeder) den Nachweis, dafs die Verminderung durch Entweichen unter solchen Umständen erfolgt ist, dafs die Verbleibenden sie hätten verhindern können.

[5] Komm.Ber. S. 65, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 186.

[6] Die Vorschrift geht zurück auf die hamb. Seem.O. z. 1854 § 22 (s. aber auch schon brem. V. v. 12. XI. 1852 § 36). Das A.D.H.G.B. (Art. 541 vgl. Berl. Prot. S. 130, preufs. Entw. II 454 Abs. 3, Mot. S. 249, Prot. IV 1984, VIII 3838 f.) ordnete die Erhöhung der Heuer an, überliefs aber das Mafs derselben landesgesetzlicher Bestimmung. Eine solche trafen preufs. E.G. z. A.D.H.G.B. v. 24. VI. 1861 Art. 56 § 2 (dazu Einf.-V. f. Schleswig-Holstein v. 5. VII. 1867 § 70, V. f. Hannover v. 24. VI. 1867 Ges.Samml. S. 1165, G. v. 9. III. 1870 § 1 für das Jadegebiet Ges.Samml. S. 248), Mecklenb. Einf.V. v. 28. XII. 1863 § 65, oldenb. SchiffsmannsO. v. 11. V. 1864 Art. 30 § 2, hamb. Seem.O. v. 22. XII. 1865 Art. 25. Die reichsrechtliche Regelung ist durch Seem.O. v. 1872 § 41 erfolgt. Übrigens hat die Vorschrift im Laufe der Zeit

Digitized by Google

mit Einschluſs der Schiffsoffiziere Anteil. Die Voraussetzungen für die Erhöhung der Heuer sind, daſs diese nach Zeit bedungen ist, daſs das Schiff mehr als zwei Jahre auswärts verweilt, und daſs der Schiffsmann sich seit zwei Jahren im Dienste befindet. Für die Bemessung der Erhöhung ist die Einteilung der Mannschaft in Matrosen und sonstige zu ihr gehörige Personen, der Matrosen in Voll- und Leichtmatrosen zu Grunde gelegt, zu denen dann noch die Schiffsjungen hinzukommen. Mit Beginn des dritten Jahres tritt der Schiffsjunge in die in der Musterrolle bestimmte oder sich aus ihr als Durchschnittsbetrag ergebende Heuer der Leichtmatrosen. Von demselben Zeitpunkte an[1] erhält der Leichtmatrose die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen, und steigt für andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen die in der Musterrolle angegebene Heuer um ein Fünftel[2]. Mit Beginn des vierten Jahres tritt der zum Leichtmatrosen aufgerückte Schiffsjunge in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und zugleich in deren Rangklasse ein. Die Heuer der zu Vollmatrosen aufgerückten Leichtmatrosen erhöht sich mit demselben Zeitpunkte um ein Fünftel der in der Musterrolle bestimmten Vollmatrosenheuer, diejenige der übrigen Schiffsmannschaft um ein ferneres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages. Schiffsjungen und Leichtmatrosen treten zugleich mit den Heuererhöhungen in die entsprechenden Rangklassen ein[3].

Ein letzter Fall von gesetzlicher Heuersteigerung ist der des § 67 Abs. 2 Satz 2. Der für eine bestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann ist, wenn die Dienstzeit während einer Reise abläuft, unter gewissen Umständen verpflichtet, den Dienst bis zur Dauer von höchstens drei Monaten fortzusetzen. Das Gesetz verpflichtet ihn aber hierzu nur „gegen eine Erhöhung der Heuer um ein Viertel“[4]. Dies ist nicht so zu verstehen, als habe der Schiffsmann einen An-

durch die Erleichterung der Bedingungen für den Anspruch des Schiffsmanns auf Entlassung (jetzt Seem.O. 74 Abs. 1 Nr. 3, 75) einen Teil ihrer ursprünglichen Bedeutung verloren.

[1] Vgl. zu § 52 Abs. 2 Nr. 2 R.G. v. 23. III. 1903 (R.G.Bl. S. 57); dazu Laband, Deutsche Juristen-Zeitung 1903, S. 301 ff.

[2] Der Entw. einer österreich. Seem.O. v. 1901 § 54 Abs. 2 sieht in Ermangelung einer anderweitigen Abrede (die nach deutschem Rechte nicht mehr zulässig ist) für alle Schiffsleute eine einmalige Erhöhung um 25 Prozent der im Heuervertrage bestimmten Heuer vor.

[3] Das A.D.H.G.B. liefs eine Rangerhöhung nicht eintreten (Prot. IV 1984), die Seem.O. v. 1872 liefs sie nur den Leichtmatrosen zu teil werden.

[4] Ein bemerkenswertes Seitenstück hierzu bietet Cons. 115.

Digitized by Google

spruch auf die vom Schiffer zu bewirkende Erhöhung. Vielmehr tritt, wenn der Schiffer die Fortsetzung des Dienstes verlangt, mit der Verpflichtung des Schiffsmanns die Erhöhung unmittelbar kraft Rechtssatzes ein; er setzt den Dienst gegen die um ein Viertel erhöhte Heuer fort. Im übrigen wird auf den § 67 Seem.O. noch zurückzukommen sein.

Die Vorschriften des deutschen Rechts über die gesetzliche Erhöhung der Heuer sind ihm zum Teil eigentümlich, zum Teil mit nur wenigen fremden Rechten gemeinsam. Unbekannt sind ihm andererseits Heuersteigerung und Gewährung von Zuschlägen wegen Veränderung der angetretenen Reise, für die der Schiffsmann geheuert war, und wegen Verlängerung derselben auch durch zufällige Ereignisse[1].

Der Heueranspruch. (Fortsetzung.) § 36.

I. Der Betrag der Vergütung, welche Schiffer und Schiffsmann auf Grund des Dienstvertrages zu beanspruchen haben, bestimmt sich auf verschiedene Weise je nach der Art der zugesagten Vergütung. Ist sie in Bausch und Bogen vereinbart, so bedarf es unter normalen Verhältnissen für die Feststellung jenes Betrages keiner weiteren Berechnung mehr. Ist die Vergütung in Gestalt eines Anteils an Fracht oder Gewinn zu gewähren, so kann ihre Höhe wiederum nur auf Grund einer Abrechnung festgestellt werden. Ist die Vergütung zeitweise bedungen, so ist sie nach allgemeinen Grundsätzen für die Zeit von dem Tage ab, an dem der Dienstpflichtige den Dienst vertragsmäfsig antritt oder nur infolge eines von dem Dienstherrn zu vertretenden Umstandes nicht antritt, bis zu dem Tage der Beendigung des Dienstverhältnisses zu gewähren. Für den Dienstvertrag des Schiffers gelten in dieser Beziehung keine besonderen Bestimmungen. Desgleichen verbleibt es bei den allgemeinen Vorschriften für den Dienstvertrag des Schiffsmanns, insoweit es sich um den Endpunkt für den Lauf

[1] Heuererhöhungen aus diesen Gründen sind in älteren und neueren Rechten sehr gewöhnlich. Vgl. Rooles v. Oléron 20, Wisbysches Seer. 35, dän. Seer. v. 1561 c. 17, Hans. Seer. (1614) IV 20, schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. 24 § 2, Christian V's Danske Lov (1683) IV 1, 22, Ord. de la mar. III 4, 6, preufs. Seer. v. 1727 IV 6, Ed. Polit. (1774) VII 25 f., preufs. A.L.R. II 8 § 1581 ff., Code de comm. 255, Spanien 1829 Art. 714, Holland 415 f., Portugal 1833 Art. 1460, 1888 Art. 526, Chile 967, Argentinien 996, Skandinavien 94, Japan 579 u. a. m.

Digitized by Google

der Heuer handelt[1]. Dagegen kommen in Ansehung des Zeitpunktes, von dem an die Heuer zu laufen beginnt, für den Schiffsmann die besonderen Bestimmungen der Seem.O. 44 in Betracht. Zwar ist dieser Zeitpunkt auch hier der gesetzlichen Regel nach der Tag des Dienstantritts. Aber anders, als beim Dienstvertrage des Schiffers, kann[2] eine abweichende Vereinbarung nicht getroffen werden, und ist ebenfalls zwingend bestimmt, dafs auch die zur Erreichung des Meldeorts[3] erforderliche Zeit als Dienstzeit gilt. Die gesetzliche Regel selbst erfährt aber eine Durchbrechung für den Fall, dafs dem Dienstantritte die Anmusterung vorangeht[4]. Dann beginnt die Heuer von dem Tage der Anmusterung an ohne dessen Einrechnung (B.G.B. 187 Abs. 1) zu laufen, weil von da an der Schiffsmann zum Dienstantritt sich bereit zu halten hat und somit keine andere Erwerbsgelegenheit suchen kann[5]. Die Vorschriften des § 44 beziehen sich auch auf die Reiseheuer. Sie sind für diese immer dann von Belang, wenn für einen vor der

---

[1] Für die Erfüllung von Verpflichtungen, die dem Schiffsmanne nach Beendigung des Dienstverhältnisses als Nachwirkungen des Heuervertrages obliegen, hat er daher eine besondere Vergütung zu beanspruchen, vgl. Seem.O. 41 Abs. 2, 42 Abs. 2.

[2] Im Gegensatze auch zu Seem.O. 1872 § 35 (und A.D.H.G.B 531 Abs. 2).

[3] D. h. desjenigen Orts, an dem der Schiffsmann sich zum tatsächlichen Dienstantritt zu melden hat; vgl. Komm.Ber. S. 32 f. Das Gesetz verweist dazu auf § 32, welcher nur bestimmt, dafs der Meldeort dem Schiffsmanne bei der Anmusterung anzugeben ist. Diese Verweisung ist aber gegenstandslos. Denn wenn die Anmusterung dem Dienstantritte vorangeht, kommt er für den Beginn des Heuerlaufes ohnehin nicht in Frage (vgl. das im Texte Folgende).

[4] Über Versuche, der Abmusterung eine ähnliche Bedeutung für die Endigung des Heuerlaufs zu verschaffen (s. früher Schweden 1864 § 51), vgl. Begr. S. 60 (dazu Anl. A S. 104, 115), Komm.Ber. S. 32, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2855 ff.

[5] Prot. IV 1971. Schon in dem oben S. 412 Anm. 3 angeführten Berichte meldet der Pfundmeister dem Hochmeister, er habe alles so geordnet, „das dese selbige schiffkynder (die er angeheuert hat) am freitage nehestzcukomende boreyth sullen syn unde hyrschaw thun, unde denne zo geeth ir sold an, unde mus in vorth dornach speyse gebben". Die Anmusterung oder der ihr entsprechende Akt läfst den Heuerlauf beginnen nach Holland 399, Italien 528, Argentinien 988. Der Dienstantritt entscheidet nach Skandinavien 74, soweit nicht ein anderes vereinbart ist. Nach englischem Recht (M.Sh.A. 1894 s. 155 = 1854 s. 181) bezieht der Schiffsmann die Heuer von dem Zeitpunkte an, in dem er an Bord sich einzufinden oder die Arbeit zu beginnen hat, oder von dem früheren tatsächlichen Dienstantritt ab. Eigentümlich früher Hamburg (Musterrollen von 1766 und 1786 bei Pöhls I 351 f.; s. auch Nizze, Allgem. Seer. I 382 über die frühere Wismarsche Musterrolle).

Digitized by Google

normalen Beendigung des Heuervertrages liegenden Zeitpunkt der Betrag der bis dahin verdienten Heuer zu bestimmen ist[1]. Die besonderen Vorschriften über die Heueransprüche in den Fällen der Erkrankung des Schiffers oder Schiffmanns und der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses werden an anderer Stelle (§§ 37 ff.) erörtert werden.

Die Heuer ist dem Schiffer erst nach der Leistung seiner Dienste, wenn sie aber nach Zeitabschnitten bemessen ist, nach dem Ablaufe der einzelnen Zeitabschnitte zu entrichten (B.G.B. 614). Für den Schiffsmann gelten ebenfalls die allgemeinen Vorschriften insoweit, als er auf Fracht- oder Gewinnanteil angeheuert ist. Dagegen enthält für den auf fixe Heuer engagierten Schiffsmann die Seem.O. eine selbständige Regelung der Frage, wann die Heuer verdient, d. h. der Anspruch auf sie fällig geworden ist. Entscheidend ist an erster Stelle die hier zugelassene[2] freie Vereinbarung. Ist eine solche nicht getroffen, so hat nach § 45 Abs. 1 der Schiffsmann die Heuer nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses zu beanspruchen. Die Vorschrift mufs dahin verstanden werden, dafs der Schiffsmann die Heuer nach Beendigung der Reise nur dann zu fordern hat, wenn mit dieser auch das Dienstverhältnis sein Ende gefunden hat. Die Worte „der Reise oder" sind überflüssig[3] und passen nicht für den Fall der Anheuerung auf Zeit. In der Regel des § 45 Abs. 1 kehrt somit die Vorschrift des B.G.B. 614 Satz 1 wieder, während die seines zweiten Satzes für den Dienstvertrag des Schiffsmanns keine Geltung hat.

---

[1] Vgl. Seem.O. 80 und unten S. 506 f. Es bedeutete demnach eine nicht nur formale Änderung, dafs im A.D.H.G.B. Entw. I. Lsg. 470 das Wort „Monatsheuer" durch „Heuer" ersetzt wurde (Prot. VIII 3812).

[2] Vgl. Komm.Ber. S. 33.

[3] Der dem § 45 Abs. 1 entsprechende § 36 Abs. 1 der Seem.O. v. 1872 (= A.D.H.G.B. 536 Abs. 1) bezog sich nur auf die Anheuerung für eine Reise (vgl. preufs. Entw. I 493 Abs. 1, II 449 Abs. 1, Mot. S. 247). Dies trat in seiner Fassung deutlich zu Tage („erst nach Beendigung der Reise oder bei der sonstigen Beendigung des Dienstverhältnisses ..., wenn diese früher erfolgt"), ist aber bei der Revision des Gesetzes nicht beachtet worden (Begr. S. 60 f. zu § 41). Indessen scheint die R.T.Komm. (Ber. S. 33) die veränderte Fassung im Sinne der früheren verstanden zu haben; sie hätte sonst kaum den Abs. 3 des § 45 dem Entwurfe eingefügt. Somit kann namentlich § 45 Abs. 1 nicht dahin verstanden werden, dafs der Schiffsmann einen gesetzlichen Anspruch auf Auszahlung der verdienten Heuer nach Beendigung einer jeden von mehreren unter denselben Heuervertrag fallenden Reisen habe. Letzteres bestimmen Chile 947, Argentinien 1003, s. schon Ord. v. Rotterdam 1655 Art. 40 (Pard. VI 528 f.).

Digitized by Google

Die Regel des § 45 Abs. 1 wird von zwei Ausnahmen durchbrochen. Hinsichtlich ihrer ist eine anderweitige Vereinbarung nicht ausdrücklich zugelassen, also ausgeschlossen (§ 1 Abs. 2). Die eine Ausnahme greift nur bei der Anheuerung auf Zeit Platz; bei der Reiseheuerung ist kein Raum für sie vorhanden. Ist die Anheuerung auf Zeit erfolgt, so kann nach § 45 Abs. 3 der Schiffsmann bei Rückkehr in den Hafen der Ausreise die bis dahin verdiente Heuer beanspruchen. Die andere Ausnahme gilt für jeden Vertrag mit fixer Heuer. Sie ist in dem der Hauptsache nach mit dem früheren Rechte[1] übereinstimmenden Abs. 2 des § 45 enthalten. Darnach kann der Schiffsmann die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten[2] Heuer verlangen, wenn das Schiff sich in einem Hafen befindet, in dem es ganz oder zum gröfseren Teile entlöscht wird[3], und bereits drei Monate seit der Anmusterung verflossen sind. Hat er eine solche Zahlung erhalten[4], so kann er nach Ablauf weiterer drei Monate unter gleicher Voraussetzung wiederum die Auszahlung der Hälfte der inzwischen verdienten Heuer verlangen usw. Empfängt der Schiffsmann in Gemäfsheit dieser Vorschriften eine Zahlung, so empfängt er eine ihm geschuldete Leistung. Seine Heuerforderung erlischt insoweit durch Erfüllung. Es handelt sich also nicht um eine Vorschufszahlung[5], wie denn auch Zahlungen der in Rede stehenden Art in den Gesetzen als Abschlagszahlungen den Vorschufszahlungen zur Seite

[1] Seem.O. v. 1872 § 36 Abs. 2 (Mot. S. 45). A.D.H.G.B. 536 Abs. 2 überliefs die Frage der Leistung von Abschlagszahlungen während der Reise der landesgesetzlichen Regelung (s. Prot. IV 1974 f.); vgl. hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 13, 1854 Art. 13, 1865 Art. 12, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 43, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 14, preufs. E.G. z. A.D.H.G.B. Art. 56 § 1, oldenb. Schiffsm.O. v. 1864 Art. 25 § 3, mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 13.

[2] Die Berechnung erfolgt nach den unten S. 506 f. erwähnten Regeln. Zu der Anführung des § 80 im § 45 Abs. 2 ist zu bemerken, dafs § 80 jene Regeln nur zu einem Teile, nämlich für die in Bausch und Bogen bedungene Heuer, enthält.

[3] „Denn da er befugt ist, bare Zahlung zu fordern" (vgl. Seem.O. 48 Satz 1), „so würde der Schiffer in vielen Fällen aufser stande sein, den Ansprüchen zu genügen, wenn diese in jedem Hafen, welchen das Schiff anläuft, erhoben werden könnten." Mot. z. Entw. des preufs. E.G. zum A.D.H.G.B. Art. 56 § 1.

[4] Wenn er in dem ersten Löschungshafen das ihm schon zustehende Recht auf Abschlagszahlung nicht ausgeübt oder trotz seines Verlangens Zahlung nicht erhalten hat, so bestimmt sich sein Recht auf Auszahlung in dem folgenden oder späteren Löschungshafen nach Abs. 2 Satz 1 des § 45.

[5] Vgl. dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 387 ff.

Digitized by Google

und dadurch gegenübergestellt werden[1]. Dafs die Abschlagszahlung Zahlung eines geschuldeten Betrages ist, kann auch nicht etwa um deswillen bestritten werden, weil mit der Entstehung eines Anspruchs seine Verjährung beginnt (B.G.B. 198), der Anspruch auf die Heuerquote aber, deren Auszahlung nach Seem.O. 45 Abs. 2 gefordert werden kann, bei Nichtausübung dieses Rechtes gleichwohl nicht zu verjähren beginnt (H.G.B. 903 Nr. 1, s. oben S. 398). Es handelt sich hier um eine Ausnahmebestimmung. Die Mitglieder der Schiffsbesatzung sollen nicht durch die Gefahr der Verjährung zur Ausübung ihres Rechts auf Abschlagszahlungen gedrängt werden. Die rechtliche Bedeutung dieser Zahlungen selbst wird dadurch keine andere. Die Vorschrift des § 45 Abs. 2 ist aber nicht dahin zu verstehen, dafs die Heuerforderung in dem Mafse fällig werde, wie der Schiffsmann die Auszahlung der Heuer verlangen kann. Vielmehr räumt ihm das Gesetz nur das Recht ein, durch einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung den alsbaldigen Eintritt der Fälligkeit herbeizuführen. Übt er dieses Recht nicht aus, so wird die Forderung erst nach Maßgabe des § 45 Abs. 1 fällig. Daher kann in diesem Falle die Heuerforderung nicht zu dem Betrage, dessen Auszahlung der Schiffsmann hätte verlangen können, zwecks Sicherstellung oder Befriedigung eines Gläubigers mit Beschlag belegt werden[2].

Eine besondere Regelung läfst das Gesetz dem Eintritt der Fälligkeit für die Heuerforderungen wie auch für die übrigen Forderungen der Schiffsbesatzung aus Dienst- und Heuerverträgen für den Fall zu teil werden, dafs das Schiff in Verschollenheit geraten ist[3]. Es würden dann die an Bord befindlich gewesenen und ebenfalls verschollenen Personen der Schiffsbesatzung für tot erklärt werden und ihre Rechtsnachfolger die von ihnen bis zu dem präsumptiven Zeitpunkt ihres Todes verdiente Heuer beanspruchen können[4]. Für die Rechtsnachfolger der Verschollenen wäre dies aber wegen der Länge der Verschollenheitsfristen und der Umständlichkeit des Todeserklärungsverfahrens, für die Reeder wäre es wegen des Umfangs der ihnen daraus erwachsenden

[1] H.G.B. 903 (A.D.H.G.B. 908) Nr. 1 a. E., Seem.O. 49 Abs. 1 Satz 1, s. auch A.D.H.G.B. 536 Abs. 2.

[2] R.G. betr. d. Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohnes vom 21. VI. 1869 § 1. Über die weiteren Konsequenzen s. unten S. 517. Hinsichtlich der Pfändung gelangt Brodmann S. 514 Anm. 2 zu § 45 auf anderem, nicht gangbarem Wege zu demselben Ergebnis.

[3] Vgl. hierzu H.G.Z. I (1868) S. 58 ff., 229.

[4] H.G.B. 554 Abs. 1, Seem.O. 64 Abs. 1, B.G.B. 16 u. 18.

Digitized by Google

Verpflichtungen lästig. Im Interesse beider Teile sind deshalb die besonderen Vorschriften der Seem.O. 53 getroffen worden[1]. Wenn das Schiff nach H.G.B. 862, 863 als verschollen anzusehen ist, werden die Heuer- und die sonstigen aus den Dienstverträgen der genannten Personen herrührenden Forderungen mit Ablauf der Verschollenheitsfrist des H.G.B. fällig. Für die Bemessung dieser Forderungen aber gilt das Dienstverhältnis als einen halben Monat nach dem Tage beendet[2], bis zu dem die letzte Nachricht über das Schiff reicht.

Wie in Seem.O. 45 Abs. 2 (oben S. 504) ist auch in anderen Vorschriften dieses Gesetzes und des H.G.B. von der bis zu einem bestimmten Zeitpunkte verdienten Heuer des Schiffsmanns oder des Schiffers die Rede. So bestimmt Seem.O. 49, daſs die verdiente Heuer in regelmäſsigen Zeitabschnitten im Abrechnungsbuch und im Heuerbuch (s. unten S. 515) einzutragen ist. Nach Seem.O. 94 verwirkt der Schiffsmann durch die Desertion die bis dahin verdiente Heuer. Namentlich aber beschäftigt sich eine Reihe von Vorschriften mit der Heuer von Schiffer und Schiffsmann, die von diesen bis zu dem Zeitpunkte verfrühter Endigung des Dienstverhältnisses verdient ist[3]. Allen diesen Vorschriften kann nicht die Meinung zu Grunde liegen, es werde die Heuer je nach dem Maſse der geleisteten Dienste fällig. Bis auf Seem.O. 49 gewähren die genannten Bestimmungen selbst erst dem Schiffer oder Schiffsmanne den Anspruch auf die verdiente Heuer; es kann also der Begriff der letzteren den fälligen Anspruch auf die Leistung nicht in sich schlieſsen. Die Berechnung und Eintragung nach Maſsgabe des § 49 aber hat in regelmäſsigen Zeitabschnitten zu erfolgen, und diese brauchen wiederum nicht zugleich von Fälligkeitsterminen begrenzt zu sein. Verdient im Sinne jener Vorschriften ist die Heuer ohne Rücksicht auf ihre Fälligkeit insoweit, als die Arbeit geleistet worden ist, deren Entgelt sie bildet. Die verdiente Heuer ist ein der bis dahin erbrachten Leistung entsprechender Teil der Vergütung (vgl. B.G.B. 628 Abs. 1 Satz 1). Ist die Heuer nach Zeit bedungen, so ist die bis zu einem bestimmten Zeitpunkte verdiente Heuer im Wege der Rechnung ohne weiteres zu ermitteln. Ihre Bestimmung für den Fall, daſs die Heuer in Bausch und Bogen bedungen ist, erfolgt mit Rücksicht auf den vollen Heuer-

[1] Vgl. Mot. z. § 43 des Entw. v. 1872.

[2] Das Gesetz sagt sprachlich ungenau: „Das Dienstverhältnis gilt einen halben Monat nach dem Tage für beendet."

[3] H.G.B. 546—548, 554, Seem.O. 53, 61, 64, 69, 71, 72, 76.

Digitized by Google

betrag nach Verhältnis der geleisteten Dienste zu den vertragsmäfsig übernommenen und des etwa zurückgelegten Teiles der Reise zur ganzen Heuerreise[1]. Die Vorschrift des H.G.B. 549 ist entsprechend anzuwenden auf den Fall, dafs zwar die eigentliche Heuer nach Zeit bedungen ist, die nach §§ 546—548 von ihr eingeschlossenen, sonst bedungenen Vorteile aber in Bausch und Bogen für die Reise zugesichert sind[2]. Das Gleiche gilt für die Berechnung der Heuer, die im Falle des H.G.B. 554 bis zu einem bestimmten Tage verdient, im Falle des H.G.B. 553a (vgl. 553b) bis zu einem bestimmten Zeitpunkt und im Falle des H.G.B. 555 für einen bestimmten Zeitraum zu zahlen ist[3].

II. Da der Schiffsmann, sofern nicht ein anderes vereinbart ist, keinen Anspruch auf Vorausbezahlung seiner Dienstleistung hat, wird er sich häufig vor Antritt der Reise nicht im Besitze der zur Beschaffung seiner Ausrüstung und zur Versorgung seiner Angehörigen erforderlichen Mittel befinden. Dies mufste sich zumal in früherer Zeit fühlbar machen, als die einzelnen Reisen länger dauerten und während derselben die Verbindung zwischen Schiff und Heimat im wesentlichen aufgehoben war. Zum Teil konnte hier die Handgeldreichung beim Vertragsschlusse abhelfen. Damit steht es wohl im Zusammenhange, dafs sie sich beim Heuervertrage besonders zäh erhalten hat, und dafs hier vielfach gesetzlich bestimmte Beträge für das Handgeld vorgeschrieben wurden. Es hat sich aber (vielleicht im Anschlufs an die Handgeldreichung) schon frühzeitig die weitergehende Übung entwickelt und vielfach gesetzliche Anerkennung verschafft, dafs dem Schiffsmann ein Anspruch auf Vorschufszahlungen vor, aber auch während der Reise eingeräumt wurde. Zum Teil ist aus der Vorschufszahlung geradezu eine Vorauszahlung geworden, indem die Heuerforderung zu einer bestimmten Quote schon bei oder vor Antritt der Reise fällig wurde[4].

---

[1] H.G.B. 549 (Fassung des G. v. 2. VI. 1902); vgl. preufs. Entw. I 479 Abs. 3, II 436 Abs. 3, Mot. S. 241, Prot. IV 1946 f., 1953 f., Entw. I. Lsg. 462, Prot. VIII 3803, A.D.H.G.B. 519, Seem.O. 80; Prot. IV 2003, A.D.H.G.B. 546, Seem.O. v. 1872 § 67.

[2] Schaps § 549 Einleitung.

[3] Schaps Anm. 11 zu § 553, Anm. 2 zu § 554 (s. Lewis, Seerecht[2] I zu Art. 524), Anm. 2 zu § 555.

[4] So ist namentlich häufig ein Drittel der Heuer vor Antritt der Reise oder selbst schon beim Vertragsabschlusse zu zahlen, s. z. B. Zara (c. 1300) IV 44 (Pard. VI 616), Ancona 1397 r. 54 (Pard. V 166), H.R. A 2 Nr. 220 (1380) Art. 18, lüb. V. 1572 Art. 26 (Pard. II 505), H.R. 1591 Art. 29 (ebd. 516 f.), Hans. Seer. v. 1614 III 6, Schweden 1667 Skipm.B. 8 pr. Im Verkehr scheint man aber

Digitized by Google

Die Vorschufszahlung bedeutet für den Reeder nicht nur ein wirtschaftliches Opfer, sondern auch die Gefahr, dafs dieses Opfer vergeblich gebracht sein werde. Namentlich kommt hier die stets bekämpfte und nie beseitigte Desertion in Betracht[1]. Im Interesse der Reeder, aber auch im eigenen Interesse der Schiffsleute, denen der Empfang der Vorschufsgelder keineswegs nur Vorteil bringt, hat die Gesetzgebung sich die Einschränkung des Vorschufswesens angelegen sein lassen[2]. Ihre völlige Beseitigung hat sich als unausführbar erwiesen. Das geltende deutsche Recht nimmt demgemäfs einen vermittelnden Standpunkt ein[3]. Der Schiffsmann hat keinen gesetzlichen Anspruch auf Vorschufszahlungen und Handgelder[4]. Es kann ihm aber ein Recht auf sie nicht nur im Wege der Vereinbarung eingeräumt werden, sondern auch in Ermangelung einer solchen nach dem Ortsgebrauch des Hafens, in dem er angemustert wird, zustehen (Seem.O. 47). Dagegen kann eine Verpflichtung des Reeders zur Leistung von Vorschüssen während der Reise durch den Ortsgebrauch nicht begründet werden[5].

---

nicht selten noch weiter gegangen zu sein, vgl. die Danziger Beschwerde H.R. CIII Nr. 751 (a. 1497), welche die Vorauszahlung der halben Heuer als üblich erkennen läfst; s. auch die Regesten bei Blancard, Docum. inédits IV Nr. 41, 71, 72 (Marseille 1287, 1289).

[1] Unter der Herrschaft des Satzes „Fracht ist die Mutter der Gage" und zum Teil auch noch unter dem System der beschränkten Haftung nahm der Reeder durch die Vorschufszahlung eine noch gröfsere Gefahr auf sich, zumal da die Rückforderung des Vorschusses vielfach auch rechtlich ausgeschlossen war. Vgl. Ord. de la mar. IV 3, 8, Code de comm. 258 (vor dem G. v. 12. VIII. 1885), noch jetzt Italien 535, Spanien 643 Abs. 1, Portugal 528 pr. Schon Amalfi c. 43, dessen Verhältnis zu c. 26 allerdings nicht ganz klar ist, bestimmt, dafs das vorschufsweise gezahlte Handgeld der Schiffsleute der Seegefahr nicht unterworfen ist (esce sempre salvo in terra — über diese Klausel s. Goldschmidt, Handb. I[3] 1 S. 416).

[2] Schweden 1667 Skipm.B. 8 pr., Ed. Polit. (1774) VII 19, Holland 442, M.Sh.A. 1894 s. 140, ferner namentlich die französischen Ordonnanzen aus dem 18. Jahrhundert bei Desjardins III nr. 683. Über die Vereinigten Staaten s. E. Th. Chamberlain in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 32 f.

[3] Vgl. dazu Begr. z. Entw. e. Seem.O. v. 1900 S. 62 ff., Anl. A S. 116 f., Komm.Ber. S. 33 ff. (insbesondere Ablehnung der Gewährung eines gesetzlichen Anspruchs auf Vorschufszahlung).

[4] S. dagegen hamb. Regl. f. d. Wasserschout v. 1849 § 8, 1854 § 7, 1865 § 7 (Höhe des gesetzlich auf die Hand zu gebenden Vorschusses), lüb. Regl. f. d. Wasserschout v. 6. IV. 1853 § 7, Entw. e. österr. Privatseerechts v. 1848 § 51, Finnland 59.

[5] Ebenso schon Seem.O. 1872 § 37. Dagegen war nach A.D.H.G.B. 536 Abs. 2 (Prot. VIII 3837) hinter dem Landesgesetze der Ortsgebrauch

Digitized by Google

III. Zum Schutze der Schiffsleute gegen Beeinträchtigung ist die Bewirkung der an sie stattfindenden Zahlungen, insbesondere an Heuer, des näheren geregelt. Nach Seem.O. 48 müssen alle Zahlungen mit Ausnahme der Vorschufszahlungen nach Wahl der Schiffsleute entweder in bar oder mittelst einer auf den Reeder ausgestellten, unbedingten und auf Sicht lautenden Anweisung geleistet werden. Für Vorschufszahlungen gelten zwei Besonderheiten. Die Wahl unter den beiden genannten Zahlungsarten steht hier nicht dem Schiffsmanne, sondern dem Reeder[1] zu, und die Zahlbarkeit der Anweisung darf hier an die Bedingung geknüpft werden, dafs der Schiffsmann sich bei der Abfahrt[2] an Bord befindet[3]. Die Vorschriften des § 48 sind zwingenden Rechts[4]. Der Schiffer, der ihnen zuwiderhandelt, macht sich strafbar (§ 114 Abs. 1 Nr. 7). Die Zahlung, die in einer von ihnen nicht zugelassenen Art geleistet worden ist, ist rechtlich unwirksam. Über die Bedeutung jener Vorschriften ist Folgendes zu bemerken.

Nach allgemeinen Grundsätzen würde der Schiffsmann, der eine Zahlung vom Reeder zu beanspruchen hat, Barzahlung fordern, aber auch eine andere Leistung an Erfüllungsstatt annehmen können. Er wäre andererseits nicht befugt, die vom Reeder angebotene Barzahlung zurückzuweisen. In beiden Beziehungen trifft § 48 abweichende Vorschriften. Der Schiffsmann ist berechtigt,

---

des Heimatshafens mafsgebend. Namentlich im Hinblick auf Fälle der Nachmusterung verdient die jetzige Regelung den Vorzug. — Die Vereinbarung von Vorschufszahlungen, die während der Reise zu leisten sind, ist in Seem.O. 47 ebenfalls nicht mehr erwähnt, aber mittelst arg. a maiori ad minus aus § 45 Abs. 1 zu folgern. Für Handgelder kommt die Frage der Leistung während der Reise nicht in Betracht.

[1] Nach dem Wortlaute des Gesetzes steht das Wahlrecht dem Kapitän zu. Hiermit kann aber nur gemeint sein, dafs der Kapitän es kraft gesetzlicher Vertretungsmacht für den Reeder ausüben soll, wenn er den Vorschufs zu zahlen hat. Nicht nur ist aber der Kapitän hierbei nach allgemeinen Grundsätzen an die Anweisungen des Reeders gebunden. Es steht diesem auch frei, insoweit als er die Vorschufszahlung namentlich vor Antritt der Reise durch einen anderen Vertreter (z. B. sein Bureau oder die Heuerstelle) bewirken läfst, das Wahlrecht diesem zu übertragen oder selbst auszuüben. Die Fassung des Gesetzes ist mithin ungenau.

[2] Wittich, Gruchots Beitr. XLIX 596 meint, hierunter sei die Abfahrt des Schiffes aus dem Anmusterungshafen zu verstehen. Das ist aber nicht richtig, weil das Schiff die Reise ja nicht notwendig vom Anmusterungshafen aus anzutreten braucht.

[3] Vgl. dazu Begr. S. 63, Komm.Ber. S. 34.

[4] Anders Seem.O. 1872 § 38.

Digitized by Google

statt der Barzahlung Zahlung mittelst einer bestimmt gearteten Anweisung zu verlangen; er hat insoweit einen gesetzlichen Anspruch auf eine gewisse Leistung an Erfüllungsstatt neben dem Anspruch auf Erfüllung selbst. Der Schiffsmann ist andererseits nicht befugt, eine andere Leistung als die den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Anweisung an Erfüllungsstatt anzunehmen; tut er dies gleichwohl, so erlischt das Schuldverhältnis nicht. Beide Vorschriften sind zwingend gestaltet. Denn bei der wirtschaftlich schwächeren Stellung des Schiffsmanns würde er die ihm erwünschte Leistung an Erfüllungsstatt vom Reeder nicht erwirken, die Annahme der ihm unerwünschten aber nicht mit Erfolg ablehnen können. Die Vorschufszahlung bürdet dem Reeder ein Risiko auf, das er nach der Natur des Heuervertrages an und für sich nicht zu tragen hätte. Dadurch rechtfertigt es sich, dafs ihm hier die Wahl zwischen der Erfüllung und der allein zulässigen Art der Leistung an Erfüllungsstatt eingeräumt, und dafs ihm innerhalb bestimmter Grenzen die Sicherung gegen die Gefahren der Vorschufszahlung ermöglicht wird. Erfolgt die Vorschufszahlung freiwillig, so sind die dem Reeder gewährten Vergünstigungen um so unbedenklicher. Sie liegen dann geradezu im Interesse des Schiffsmanns, der ohne sie den Vorschufs leicht überhaupt nicht erhielte.

Bis hierher erscheint alles einfach. Schwierigkeiten ergeben sich jedoch bei näherer Betrachtung der neben der Barzahlung allein zugelassenen Zahlung mittelst einer auf den Reeder ausgestellten Anweisung. Die Ausschliefsung der freien Vereinbarung hat hier bewirken sollen und bewirkt, dafs die Stellung der Vorschufsnoten auf den Heuerbaas fortan unmöglich ist[1]. Die Ausstellung der Anweisung kann nicht mehr dazu dienen, für das in ihr verbriefte Schuldverhältnis dem Schiffsmann statt des Reeders einen andern Schuldner zu substituieren. Was nun aber die „Anweisung" selbst anbelangt, so ist festzustellen, dafs es sich bei ihr um eine Anweisung im Rechtssinne, namentlich im Sinne des H.G.B. 363 oder des B.G.B. 783 ff., überhaupt nicht handeln kann. Denn es fehlt der sog. Heuer- oder Vorschufsnote an der für eine Anweisung im Sinne jener Vorschriften[2] erforderlichen Verschiedenheit des Anweisenden und des Angewiesenen. Die Zahlungen, von

[1] Vgl. dazu Begr. S. 63 f., Komm.Ber. S. 33.

[2] Von der Besonderheit des trassiert-eigenen Wechsels (W.O. 6 Abs. 2) darf hier abgesehen werden.

Digitized by Google

denen § 48 spricht, sind vom Reeder an den Schiffsmann zu leisten. Auch die Anweisungen, mittelst deren sie geleistet werden können, müssen vom Reeder ausgehen[1]. Dafs der Schiffsmann den Vorschufs statt in bar nicht nach Wahl des Kapitäns in einer von einem Dritten auf den Reeder ausgestellten Anweisung anzunehmen braucht, bedarf keiner Ausführung. Wird die Anweisung, die sog. Heuer- oder Vorschufsnote, von einem anderen Vertreter des Reeders, als dem Schiffer, ausgestellt, so wirkt sie selbstverständlich unmittelbar gegen den Reeder (B.G.B. 164 Abs. 1 Satz 1). Aber auch wenn der Schiffer sie erteilt, kommt er dabei nur als Vertreter des Reeders in Betracht (H.G.B. 533, B.G.B. 164 Abs. 1 Satz 2). Aussteller der Note im Rechtssinne ist also stets der Reeder. Andererseits mufs aber, wie erwähnt, die Anweisung des § 48 stets auf den Reeder ausgestellt sein. Auch wenn daher die Note etwa vom Schiffer in der Form einer Anweisung auf den Reeder ausgestellt ist, hat sie doch der Sache nach die Bedeutung nicht einer Zahlungsanweisung, sondern eines Zahlungsversprechens. Der Name der Anweisung aber stammt noch aus der Zeit, wo die Vorschüsse vor Antritt der Reise bar gezahlt und die in Form der Anweisung ausgestellten Noten nur zur Auszahlung verdienter Heuer durch den Schiffer während der Reise verwendet wurden[2]. Es ist daher begreiflich und ganz unbedenklich, dafs auch solche Heuernoten, die nicht einmal der Form nach als Anweisungen erscheinen, sich selbst als Anweisungen oder Anweisungen auf verdiente Heuer bezeichnen[3].

Die Anweisung des § 48 mufs unbedingt und auf Sicht gestellt sein. Nur für Vorschufszahlungen läfst das Gesetz eine engbegrenzte Ausnahme zu (s. oben S. 509)[4]. Je strenger diese Vor-

[1] Wittich a. a. O. S. 596 meint, man sei bei den Vorberatungen zu § 48 davon ausgegangen, dafs die Heuernoten in Form einer von dem Schiffsmann auf die Reederei ausgestellten und von dieser angenommenen Anweisung ausgegeben würden. Ich halte dies nicht für zutreffend. Im Gesetze ist es jedenfalls nicht angedeutet. Vielmehr wäre der Schiffsmann zunächst als der Anweisungsempfänger zu denken; vgl. auch unten Anm. 2.

[2] Vgl. hamb. Seem.O. 1849 Art. 13, 1854 Art. 13, 1865 Art. 12, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 43, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 14, vgl. Regl. f. d. Wasserschout v. dems. Tage § 7, oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 25 §§ 3 u. 4, mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 13 Abs. 3—5. In allen diesen Vorschriften wird vorausgesetzt, dafs die Anweisung nicht vom Schiffsmanne, sondern vom Schiffer auf den Reeder (oder Korrespondentreeder) ausgestellt wird.

[3] S. die Beispiele bei Wittich a. a. O. S. 597.

[4] Im Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1903 S. 43 wird gesagt, der § 48 wolle anscheinend für Vorschufsnoten nur die

Digitized by Google

schriften sind, um so wichtiger ist die Bestimmung ihrer Tragweite. Das Gesetz verbietet nun aber dem Reeder nicht überhaupt die Ausstellung von bedingten, auf dritte Personen oder nicht auf Sicht lautenden Anweisungen zu Gunsten von Schiffsleuten. Eine solche Vorschrift würde widersinnig sein. Wenn der Reeder dem Schiffsmann unter einer Bedingung eine Schenkung machen will, so stehen ihm die Formen des allgemeinen Rechts hierfür uneingeschränkt zur Verfügung. Unter den Zahlungen im Sinne des § 48 sind nur die Zahlungen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen des Reeders aus dem Heuervertrage zu verstehen[1]. Diese Feststellung ist, zumal für die Beurteilung der sog. Ziehscheine oder Ziehnoten[2], von Belang. Sie dienen namentlich dazu, den Angehörigen des auf der Reise befindlichen Schiffsmanns den Bezug eines bestimmten Teiles seiner Heuer je nach Eintritt der Fälligkeit zu vermitteln. Die Vereinbarung zwischen Reeder und Schiffsmann über die Erteilung von Ziehscheinen ist eine Vereinbarung über Art und Zeit der Auszahlung verdienter Heuer. Durch die Ausgabe des Ziehscheins selbst wird die Zahlung noch nicht bewirkt, sondern nur erst vorbereitet[3]. Der Ziehschein braucht daher den Vorschriften des § 48 über die „Anweisung" nicht zu entsprechen. Die Zahlung auf den Ziehschein kann nur insoweit gefordert werden, als der Schiffsmann die Heuer verdient und nicht etwa wieder verwirkt hat. Durch die Ausstellung des Ziehscheins kann dem Reeder nicht das Risiko des Entlaufens des Schiffsmanns aufgebürdet werden. Geschähe dies gleichwohl, so würden die Reeder keine Ziehscheine mehr erteilen[4]. Die Zahlung auf den Ziehschein aber hat nach Maßgabe der Vorschriften des § 48 zu erfolgen.

Die Auszahlung des dem Schiffsmanne bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehenden Heuerguthabens bildet den Gegen-

---

von ihm genannte Bedingung zulassen. Es ist aber nicht erkennbar, worauf sich eine andere Auslegung des Gesetzes stützen könnte. Vgl. namentlich Hans. G.Z. XXV (1904) Nr. 29, dazu aber auch Wittich a. a. O. S. 600 ff.

[1] Die Vorschußzahlungen sind ihnen gleichgestellt, weil sie zwar nicht eine schon bestehende, aber doch eine in Aussicht stehende Schuld des Reeders für den Fall ihrer Entstehung zu tilgen bestimmt sind.

[2] Allotment notes, délégations, træk oder træksedler; vgl. M.Sh.A. 1894 s. 140 ff. (dazu Maclachlan[4] S. 224 ff.), Norwegen 99 (dazu Samling III Nr. 87), s. auch Lyon-Caen et Renault V nr. 373.

[3] Dies wird von Wittich a. a. O. S. 597 ff. nicht beachtet, der infolgedessen die von ihm besprochenen Heuernoten so beurteilt, als wären sie über bereits verdiente und mittelst ihrer zu zahlende Heuer ausgestellt.

[4] Vgl. Jahresbericht der hamb. Handelskammer für 1903 S. 43 f.

Digitized by Google

stand besonderer Vorschriften (§ 46). Sie sind dazu bestimmt, den Schiffsmann vor Ausbeutung zu schützen und von Vergeudung zurückzuhalten[1]. Die Auszahlung des Heerguthabens mufs an den Schiffsmann persönlich und darf nur, wenn er verhindert ist, mit seiner Zustimmung an ein Familienmitglied[2] erfolgen. Sie mufs ferner aufser in den beiden alsbald zu erwähnenden Fällen vor dem abmusternden Seemannsamte oder durch seine Vermittelung[3] geschehen und von ihm in der Abmusterungsverhandlung bescheinigt werden[4]. Soweit im Auslande die dortigen Gesetze eine andere Behörde für die Heuerauszahlung ausschliefslich zuständig machen, tritt sie an die Stelle des Seemannsamts. Ferner darf von der Mitwirkung des letzteren abgesehen werden, wenn sie ohne Verzögerung der Reise nicht herbeigeführt werden kann. Schlechthin verboten ist die Bewirkung der Auszahlung in einer Gast- oder Schankwirtschaft. Der Schiffer, welcher den Vorschriften des § 46 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis 150 Mark oder mit Haft bestraft (§ 114 Abs. 1 Nr. 7). Er ist ferner dem Schiffsmanne nach Mafsgabe des B.G.B. 823 Abs. 2 schadensersatzpflichtig, und es greift die Haftung des Reeders aus H.G.B. 487 Platz. Die unter Verletzung der genannten Vorschriften geleistete Zahlung ist nichtig[5].

---

[1] S. Begr. S. 61.

[2] In der R.T.Komm. (Ber. S. 33) wurde festgestellt, dafs hierunter nicht nur ein Verwandter im Rechtssinne zu verstehen sei, sondern dafs der landläufige Sprachgebrauch (?) mafsgebend sein und insbesondere die Auszahlung auch an die Braut des Schiffsmanns erfolgen können solle. Die Familienmitglieder des § 46 Abs. 1 sind von den Angehörigen seines Abs. 3 nicht zu unterscheiden. Vgl. Begr. S. 62 (wo für Familienmitglieder Angehörige gesagt wird), § 61 Abs. 2 u. R.T. a. a. O. Bd. 6 S. 5064 Abs. 1, wo der Referent der R.T.Komm. Abg. Dr. Semler die eingangs dieser Anmerkung erwähnte Feststellung als solche des Begriffs „Angehörige" behandelte. Im übrigen s. L. Perels Anm. 6 und Loewe Anm. 1 zu § 46.

[3] M.Sh.A. 1894 s. 131: through or in presence of the superintendent, vgl. dazu Begr. S. 61.

[4] Dies hat allerdings für den Schiffsmann den Nachteil im Gefolge, dafs er auch nach der Beendigung des Dienstverhältnisses auf die Auszahlung seines Guthabens bis zur Abmusterung warten mufs. S. hierzu die Anführungen oben S. 502 Anm. 4 und die für den Schiffsmann günstigen Vorschriften von Holland 447, M.Sh.A. 1894 s. 134 f., Argentinien 1017. Ein Gerichtsstand des Erfüllungsortes wird durch die Vorschriften des § 46 Abs. 1 nicht begründet; vgl. für die Seem.O. v. 1872 Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 20.

[5] So auch Loewe Anm. 1 zu § 46; a. M. Begr. S. 62, L. Perels Anm. 3 zu § 46 und Brodmann S. 515 (Anm. 3 zu § 46). Die Begr. irrt schon darin, dafs sie neben der Strafandrohung den Eintritt und nicht vielmehr die Ausschliefsung zivilrechtlicher Folgen durch die Aufnahme einer besonderen Vor-

Digitized by Google

Dem Reeder kommen aber die Vorschriften über ungerechtfertigte Bereicherung zu gute.

Auf Antrag des Schiffsmanns hat das Seemannsamt bei der Abmusterung die jenem auszuzahlende Heuer ganz oder teilweise in Empfang zu nehmen und nach Angabe des Schiffsmanns an auswärts wohnende Angehörige desselben oder an Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen[1] zu übermitteln. Die Übermittelung erfolgt für alle Schiffsleute gebührenfrei. Die durch sie erwachsenden Barkosten[2] fallen, wenn der Schiffsmann ein Deutscher ist, dem Reeder zur Last, während sie der Schiffsmann, der nicht Deutscher ist, selbst zu tragen hat[3].

IV. Zur Feststellung der dem Schiffsmann jeweils zustehenden Heueransprüche und zur Abwendung oder Erledigung von Streitigkeiten durch Beweissicherung dienen Abrechnungsbuch und Heuerbücher. Das Abrechnungsbuch[4] ist für jede Reise vor Antritt derselben anzulegen und unter der auch strafrechtlichen Verantwortlichkeit des Schiffers (§ 114 Abs. 1 Nr. 8), wenngleich nicht notwendig von ihm selbst, entsprechend den Vorschriften des § 49

---

schrift bedingt glaubt. In Ermangelung einer solchen tritt die Nichtigkeit nach B.G.B. 125 Satz 1 ein. Zwar meint Perels, die Regeln des § 46 Abs. 1 könnten nicht als Formvorschriften im Sinne des B.G.B. 125 angesehen werden. Aber es ist nicht ersichtlich, warum die Bewirkung der Zahlung vor dem Seemannsamte nicht ebensogut zur Form der Zahlung gehören sollte, wie die Erklärung vor dem Grundbuchamte zur Form der Auflassung (B.G.B. 925), und warum die Vorschrift der persönlichen Entgegennahme einer Zahlung nicht ebensogut eine Formvorschrift wäre, wie die der persönlichen Erklärung des Eheschließungswillens (B.G.B. 1317 vgl. mit 1324 Abs. 1). Auch würde es ein sonderbares Ergebnis sein, wenn die Zahlung an den Schiffsmann mittelst einer auf den Heuerbaas lautenden Anweisung nach § 48 nichtig, die Barzahlung an den Heuerbaas als Vertreter des Schiffsmanns aber nach § 46 gültig wäre. Übrigens ist die Frage auch in Frankreich streitig, wo aber eine Vorschrift von der Art des B.G.B. 125 fehlt; vgl. einerseits Lyon-Caen et Renault V nr. 374, andererseits Terquem a. a. O. (oben S. 425 Anm. 6) S. 172—175 und Douillard a. a. O. (ebd.) S. 249.

[1] An sie auch, wenn sie sich am Orte der Auszahlung befinden; vgl. Begr. S. 62.

[2] Das Gesetz sagt „baren Auslagen"; dies ist aber im Sinne des Textes zu verstehen.

[3] Vgl. hierzu Entw. 42 Abs. 3, Komm.Ber. S. 33, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2858 f., Bd. 6 S. 5086 f.

[4] Vgl. Seem.O. 1872 § 39 (Wagner I 264, 381, 392), Mot. S. 46, Entw. v. 1900 § 45, Begr. S. 64, Komm.Ber. S. 35, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2864 f. S. auch M.Sh.A. 1894 s. 133 (2), vgl. 1854 s. 171; österr. V. v. 1. VI. 1880 (Z. f. H.R. XXVII 494 f.).

Digitized by Google

Abs. 1 zu führen[1]. Die verdiente Heuer und der verdiente Überstundenlohn sind in dem Abrechnungsbuche in regelmäfsigen Zeitabschnitten zu berechnen. Alle auf die Heuer geleisteten Vorschufs- und Abschlagszahlungen und die etwa gegebenen Handgelder sind einzutragen. Bei Zahlungen in fremder Währung ist der zu Grunde gelegte Kurs anzugeben. Über den Empfang jeder Zahlung hat der Schiffsmann in dem Abrechnungsbuche zu quittieren. Wöchentlich und spätestens am Tage nach dem jedesmaligen Verlassen eines Hafens sind in dem Abrechnungsbuche die Zahl der geleisteten Überstunden und der darnach verdiente Überstundenlohn zu vermerken. Dieser Vermerk ist sodann dem Schiffsmanne zur unterschriftlichen Anerkennung vorzulegen; verweigert er sie, so ist auch dies sowie der für die Verweigerung angegebene Grund im Abrechnungsbuche zu vermerken.

Das Heuerbuch ist ein Gegenbuch, das jedem Schiffsmann auf Verlangen zu übergeben ist. In dasselbe sind ebenfalls die verdiente Heuer, der verdiente Überstundenlohn und jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung unter Angabe des der etwaigen Zahlung in fremder Währung zu Grunde gelegten Kurses einzutragen[2]. Vor der Abmusterung ist dem Schiffsmann in dem Heuerbuche sein Gesamtguthaben zu berechnen. Die Beobachtung der das Heuerbuch betreffenden Vorschriften ist ebenfalls durch Strafandrohung gesichert (§ 114 Abs. 1 Nr. 8). Dafs das Heuerbuch dem Schiffsmanne nur, wenn er es verlangt, gegeben wird, ist eine Besonderheit des deutschen Rechts[3]. Mit Rücksicht auf sie hätte für die Aufstellung der Schlufsabrechnung nicht lediglich auf das Heuerbuch verwiesen werden sollen. Augenscheinlich hat der Schiffsmann, der ein solches nicht verlangt und deshalb nicht empfangen hat, ein um so gröfseres Interesse daran, vor der Abmusterung eine Berechnung seines Gesamtguthabens auf Grund des

[1] Die Vorschriften des § 49 finden keine Anwendung auf Fahrzeuge von weniger als 300 cbm Bruttoraumgehalt, die in der Küstenfahrt beschäftigt sind, und auf Lustjachten; Seem.O. 134, Vorschriften des Bundesrats (Bektmchg. d. Reichskanzlers v. 16. VI. 1903) § 2 Abs. 1 (R.G.Bl. S. 252).

[2] Preufs. Muster im Min.Bl. d. Handels- u. Gew.-Verwaltung 1903 S. 124.

[3] S. dagegen österr. V. v. 1. VI. 1880 § 3, Schweden und Dänemark 71 Abs. 1, Norwegen 70 a. E. Das preufs. G. v. 26. III. 1864 § 32 und die mecklenb. Musterrolle v. 1867 Art. 13 Abs. 1 kommen nicht in Betracht, da sie neben dem obligatorischen Heuerbuch kein Abrechnungsbuch kennen; vgl. auch Mot. z. Seem.O. v. 1872 S. 46, deren Erwägungen auch jetzt noch zuzutreffen scheinen (Anl. A z. Entw. v. 1900 S. 117, Komm.Ber. S. 35, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2865, Bd. 6 S. 5087 f.).

Digitized by Google

Abrechnungsbuches zu erhalten. Es dürfte daher zu seinen Gunsten der letzte Satz des § 49 in der Art entsprechend anzuwenden sein, dafs ihm eine selbständige Berechnung seines Gesamtguthabens vor der Abmusterung auszuhändigen ist[1].

V. Die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft untersteht einer Reihe besonderer Rechtsregeln, die sich überwiegend als Vergünstigungen des Gläubigers darstellen. Sie sind zum Teil der Heuerforderung mit anderen Forderungen der Arbeitnehmer aus den Dienst- und Heuerverträgen der Schiffsbesatzung gemeinsam, zum Teil beschränken sie sich auf die Heuerforderung mit Einschlufs oder unter Ausschliefsung des Anspruchs auf Fracht- oder Gewinnanteil. Für die Heuerforderung, wie für alle Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen haftet nach H.G.B. 487 der Reeder nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich[2]. Alle diese Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers[3], und es greift andererseits in Ansehung ihrer die seerechtliche Verjährung des H.G.B. 901 ff. Platz[4]. Die Forderungen der Schiffsbesatzung an Lohn, Kostgeld und anderen Dienstbezügen genieſsen im Konkurse des Reeders das Vorrecht des § 61 Nr. 1 K.O., soweit sie für das letzte Jahr vor der Eröffnung des Verfahrens oder dem Ableben des Gemeinschuldners rückständig sind. Die Heuerforderung und jede sonstige Vergütungsforderung[5] einer Person der Schiffsbesatzung aus dem Dienstvertrage kann, insoweit nicht der Gesamtbetrag der Vergütung die Summe von 1500 Mark für das Jahr übersteigt, zum Zwecke der Sicherstellung oder Befriedigung eines Gläubigers mit Beschlag erst belegt werden, nachdem die Leistung der Dienste erfolgt, und nachdem der Tag, an welchem die Vergütung zu entrichten war, abgelaufen ist, ohne dafs der

---

[1] Die Begr. S. 64 läfst nicht erkennen, warum die Aufstellung der Schlufsrechnung stets im Heuerbuche, also auch nur im Falle der Erteilung eines solchen, erfolgen soll. Auch nach englischem Rechte (M.Sh.A. 1894 s. 132) ist in allen Fällen der Ablohnung oder Entlassung des Schiffsmanns eine Schlufsrechnung aufzustellen. Die zweckmäfsige Vorschrift des M.Sh.A. 1854 s. 171, dafs die Abrechnung dem Schiffsmanne nicht weniger als 24 Stunden vor der Ablohnung oder Entlassung auszuhändigen ist, hat durch 43 & 44 Vict. c. 16 s. 4 (2) und M.Sh.A. 1894 s. 132 (2 b) eine Einschränkung erfahren.

[2] S. Wagner I 183, dazu aber oben S. 417 f.

[3] H.G.B. 754 Nr. 3, vgl. oben S. 209 f.

[4] Oben S. 389 ff.

[5] Nicht jede sonstige Forderung, z. B. auf Schadensersatz.

Digitized by Google

Vergütungsberechtigte sie eingefordert hat[1]. In demselben Umfange ist ihre Pfändung und Arrestierung, jede rechtsgeschäftliche Verfügung über sie und die Aufrechnung gegen sie ausgeschlossen[2]. Im Falle der Konkurseröffnung über das Vermögen des Schiffers oder Schiffsmanns gehört die Vergütungsforderung, soweit sie darnach der Pfändung nicht unterliegt, nicht zur Konkursmasse (K.O. 1 Abs. 1).

Für die Heuerforderung im besonderen ist zunächst hervorzuheben, dafs die alte Regel „Fracht ist die Mutter der Gage“[3] aus dem deutschen Rechte verschwunden ist. Die Heuerforderung steht zu dem Frachtverdienste des Reeders nicht mehr in unmittelbarer Beziehung. Mit der Beseitigung der beschränkten Haftung des Reeders ist auch die mittelbare Beziehung von Heueranspruch und Frachtanspruch weggefallen, welche durch die Zugehörigkeit der Fracht zu dem der Haftung allein unterliegenden Schiffsvermögen gegeben war. Nur in Ansehung des Schiffsgläubigerrechts, also hinsichtlich der besonderen Sicherung und Erleichterung der Befriedigung kraft seines gesetzlichen Pfandrechts, ist daher der Heuergläubiger jetzt noch an der Erzielung des Frachtverdienstes durch den Reeder interessiert. Mit der Statuierung der persönlichen Haftung des letzteren für die Heuerforderung hat auch eine andere dieser gewährte Vergünstigung einen grofsen Teil ihrer Bedeutung eingebüfst. Nach H.G.B. 723 Abs. 1 Nr. 2 trägt die Heuer der Schiffsbesatzung zur grofsen Haverei nicht bei[4]. Dies ist jetzt nur für diejenige Heuer von Belang, die zur Zeit des Havereiakts nicht schon verdient ist und daher ohne ihn nicht verdient worden wäre.

Gegenüber der zahlreichen, der Heuerforderung zu teil gewordenen Vergünstigungen fällt ihre Zurücksetzung in einer Beziehung um so mehr ins Auge. Nach H.G.B. 780 kann die Heuerforderung des Schiffers und der Schiffsmannschaft nicht versichert werden. Das Verbot erstreckt sich nicht auf die Heuerforderungen der Schiffsbesatzung überhaupt. Die „übrigen auf dem Schiffe an-

[1] BeschlagnahmeG. v. 21. VI. 1869 §§ 1, 3, 4 Nr. 4 (Fassung des E.G. z. R.G. betr. Änderungen der C.P.O. v. 17. V. 1898 Art. III). Vgl. dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 401 ff.

[2] C.P.O. 850 Nr. 1, 928, BeschlagnahmeG. 2 Abs. 2, B.G.B. 400, 1274 Abs. 2, 394.

[3] Vgl. dazu Wagner I 18 f., 29.

[4] Die Vorschrift begegnet schon im Mittelalter, vgl. Heck, Grofse Haverei, S. 384 f. Anm. 8.

Digitized by Google

gestellten Personen“ im Sinne des A.D.H.G.B. 445 (vgl. H.G.B. 481) sind der Vorschrift absichtlich nicht unterstellt worden, weil bei ihnen die für diese maſsgebenden Gründe nicht zuträfen[1]. Dagegen beruht die Ausschliefsung der Schiffsoffiziere infolge der neuerlichen Abänderung des § 481 nur auf einem Versehen, welches mittelst entsprechender Anwendung des § 780 wieder gutgemacht werden mufs[2]. Nur die Heuerforderung kann nach § 780 nicht versichert werden. Nicht nur die Lebensversicherung und die Effektenversicherung stehen den unter § 780 fallenden Personen auch gegenüber den Gefahren der Seeschiffahrt frei[3], sondern es sind auch nicht alle ihre Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen von der Seeversicherung ausgeschlossen[4]. Namentlich fällt der Anspruch auf Fracht- oder Gewinnanteil nicht unter die Heuerforderung im Sinne des § 780[5]. Diese selbst kann weder von ihrem ursprünglichen Gläubiger, noch, soweit sie abtretbar ist, von seinem Rechtsnachfolger versichert werden[6]. Der Versicherung des eigenen Interesses an der Heuer durch den Reeder steht nichts im Wege[7].

Die Vorschrift des § 780 entspricht dem früher allgemeinen Rechtszustande[8]. Sie beruht auf der Erwägung, dafs durch die

---

[1] Prot. VII 3005. Die dortigen Ausführungen treffen allerdings im Hinblick auf Seem.O. 41 vbdn. mit 2 Abs. 3 nicht mehr zu.

[2] Pappenheim, Deutsche Juristen-Zeitung V (1900), S. 192 f.

[3] S. dagegen für die Lebensversicherung Ord. de la mar. III 6, 10, Schweden 1667 Försäkr.B. V pr. und noch jetzt Spanien 781 Nr. 2.

[4] Prot. VII 3008, s. auch R.G. in Hans. G.Z. XII (1891) S. 154.

[5] S. oben S. 489. Das Motiv des § 780 (vgl. darüber den nächsten Absatz des Textes) ist bei dem Anspruch auf Fracht- und Gewinnanteil nicht gegeben (Prot. VII 3006). Dagegen kommt Seem.O. 81 nicht in Betracht, da er nur für dieses Gesetz selbst gelten will, s. schon für A.D.H.G.B. 555 Prot. VII 3007; unrichtig Reatz in Endemanns Handbuch IV 1 S. 348, Voigt, Seeversicherungsrecht, S. 22, Loewe-Makower S. 211 Anm. 1a (wo die von vornherein irrige Verweisung auf Art. 555 nicht nur die Aufhebung dieses Artikels durch die Seem.O. v. 1872, sondern nun auch die des A.D.H.G.B. überlebt hat). Auch die entsprechende Anwendung von Seem.O. 81 kann nicht in Frage kommen, da sich aus ihr eine verschiedene Behandlung der Fracht- und Gewinnanteile für Schiffer und Schiffsmann ergeben würde. Holland 599 Nr. 2 erklärt Prämien und Kaplaken (vgl. aber dazu Holtius III 81) des Schiffers für nicht versicherbar (s. früher auch Schweden 1864 § 188 Nr. 1).

[6] Prot. VII 3008.

[7] Vgl. H.G.B. 796, 797, 800; Prot. VII 3037 ff.

[8] Vgl. niederl. Ord. v. 1549 § 21 (Pard. IV 42 — mit Bezug auf Seeräubergefahr), 1563 VII 9 (ebd. S. 97), 1598 Art. 11 (ebd. S. 127), Schweden 1667 Försäkr. B. 5 pr., Ord. de la mar. III 6, 15, Christian V's Danske Lov (1683) und Norske Lov (1687) IV 6, 5, preufs. Seer. v. 1727 VI 10, hamb.

Digitized by Google

Versicherung der Heuer das Interesse der Schiffsbesatzung an der Erhaltung des Schiffes und damit ihr Eifer im Falle der Gefahr verringert werden würde. Allerdings ist nun durch die Einführung der unbeschränkten Haftung des Reeders für die Heuerforderung das rechtliche Interesse der Schiffsbesatzung an der Erhaltung des Schiffes wesentlich verringert worden. Dafs es aber hinsichtlich der bis zum Verluste des Schiffes verdienten Heuer damit überhaupt weggefallen sei und die Heuerforderung insoweit wegen Fehlens eines versicherbaren Interesses nicht Gegenstand der Versicherung sein könne[1], ist nicht zuzugeben. Mit dem Verluste des Schiffes entgeht dem Heuergläubiger zwar nicht mehr das einzige, aber doch das wichtigste und zugänglichste Haftungsobjekt, aus dem er kraft seines Schiffsgläubigerrechts mit dem Vorrange vor anderen Gläubigern Befriedigung erlangen könnte. Er hat daher allerdings ein versicherbares Interesse auch abgesehen von der ihm mit dem Verluste des Schiffes durch die Beendigung des Heuervertrages entgehenden Heuer[2]. Eine andere Frage ist es, ob die Aufrechterhaltung des Versicherungsverbotes durch die Erwägungen gerechtfertigt wird, die einst zu seiner Schaffung geführt haben. Dies aber mufs verneint werden. Dieselben Erwägungen sind früher zu Gunsten der beschränkten Haftung des Reeders ins Feld geführt worden[3], deren gleichwohl erfolgte Beseitigung die von ihr befürchteten Folgen nicht gehabt hat. Neben der persönlichen Haftung des Reeders können sie um so weniger für ausreichend erachtet werden, um der Schiffsbesatzung die Wohltat der Ver-

---

Haverei- u. Assek.-O. v. 1731 II 4, Ord. de Bilbao XXII 11, preufs. A.L.R. II 8 § 1937, s. auch Pöhls, Handelsrecht IV 1, S. 105 Anm. 2. Von neueren Gesetzen haben das Verbot aufrechterhalten Holland 599 Nr. 1 u. 2, Chile 1218 Nr. 1, Finnland 173, Italien 607 Nr. 1, Spanien 781 Nr. 3, Portugal 600 Nr. 1, Argentinien 1168 Nr. 1. In England und in den Vereinigten Staaten gilt es nicht für den Schiffer (dazu Arnould, Marine Insurance[4] I 40 ff., 80 ff., Maclachlan[4] S. 216; zu dem englischen Entwurf v. 1899 s. Idelson, Zeitschr. f. d. ges. Versicherungswissensch. IV 356 f.). Für Holland (s. dazu S. 518 Anm. 5 a. E.) ist die Frage hinsichtlich der eigentlichen Heuer des Schiffers streitig (s. de Wal II 271, Levy, Het algem. duitsche Handels-Wetboek zu Art. 784). Auch die preufs. Entwürfe z. H.G.B. (I 655, II 604) unterstellten den Schiffer dem Verbote nicht.

[1] Dies behauptet Lewis, Seerecht[2] II 265; s. dagegen auch Voigt, Seeversicherungsrecht, S. 21 und R.G. in Hans. G.Z. XII (1891) S. 154.

[2] Vgl. auch R.O.H.G. XV S. 115 f.

[3] Prot. IV 1619 f., s. dagegen Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 (§ 69) S. 56 f.

Digitized by Google

sicherung vorzuenthalten[1]. Nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen[2] sollte auch die deutsche das Verbot des § 780 fallen lassen.

B. Sonstige Ansprüche. § 37.

I. Der Beköstigungsanspruch.

Kraft ihres Dienstvertrages haben die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen der Regel nach Anspruch auf Naturalvergütung in Gestalt von Beköstigung. Mit dem hierauf gerichteten Anspruche des Schiffers beschäftigt sich die Gesetzgebung nicht besonders. Dafs dieser Anspruch aber in Ermangelung abweichender Vereinbarung dem Herkommen entsprechend besteht, wird in einer Anzahl von Vorschriften vorausgesetzt. Nach H.G.B. 572 Abs. 2 ist bei der Festsetzung des nicht vertragsmäfsig bestimmten Liegegeldes insbesondere auch auf die Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung Rücksicht zu nehmen, die somit auch in Ansehung des Schiffers als eine dem Reeder-Verfrachter erwachsende und vom Befrachter zu erstattende Ausgabe betrachtet werden. Nach H.G.B. 706 Nr. 4 gehört zur grofsen Haverei die der Schiffsbesatzung, also auch dem Schiffer, während des Aufenthalts im Nothafen gebührende Kost. Bei der Festsetzung des Jahresarbeitsverdienstes nach Mafsgabe des SeeUnf.Vers.G. 10 wird auch für den Schiffer der Geldwert der auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung in Anschlag gebracht. In diesen Bestimmungen tritt auch die Gleichartigkeit des dem Schiffer und den übrigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung zustehenden Beköstigungsanspruchs deutlich zutage. Auch der Beköstigungsanspruch des Schiffsmannes ist somit als ein auf dem Heuervertrage beruhender Anspruch gegen den Reeder anzusehen[3]. Er richtet sich nicht zunächst gegen den Schiffer und nur mittelbar gegen den Reeder, der nur gemäfs

---

[1] Vgl. schon Gutachten des Kollegiums der Schiffer-Alten in Hamburg über die vom Reichstag beschlossene Seemanns-Ordnung (Hamburg 1872) S. 12, übrigens auch bereits Prot. VII 3006.

[2] Belgien 168 (dazu Jacobs II nr. 722), Frankreich 334 (G. v. 12. VIII. 1885, dazu Lyon-Caen et Renault VI nr. 1147, 1148, aber auch de Courcy II 392 ff., III 9 ff.), Skandinavien (vgl. schwed. Mot. S. 172 f., dän. Mot. S. 129[2], norweg. Mot. S. 297 f.; zu Norwegen 1860 § 138 auch Platou S. 553, unrichtig Brandt, Om Søforsikring. S. 16 f.). Für die Beseitigung des Verbotes (Cod. di comm. 607) in Italien Vidari VII nr. 6100, Pipia II nr. 1312. Die englisch-amerikanische Scheidung des Schiffers und der sonstigen Schiffsbesatzung (s. oben S. 519 Anm. 8) wird anderwärts kaum Freunde finden.

[3] A. M. Wagner I 436, 439 ff.

Digitized by Google

H.G.B. 486 für ihn haften würde. Vielmehr haftet der Reeder auch für diesen Anspruch persönlich auf Grund des § 487.

Die Vorschriften der Seem.O. über den Beköstigungsanspruch des Schiffsmanns bestätigen das eben Gesagte. Nach § 14 Abs. 2 mufs die Musterrolle die Bestimmungen des Heuervertrags und etwaige besondere Verabredungen enthalten; insbesondere mufs aus ihr erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Sein Anspruch auf Beköstigung, welcher in dem das Vertragsverhältnis betreffenden Abschnitte des Gesetzes seine nähere Regelung erhalten hat, ist somit ausdrücklich als ein Anspruch aus dem Heuervertrage bezeichnet[1]. Es kann ferner nach § 54 Satz 3 dem Schiffsmann auf Grund besonderer Abrede, die ebenfalls aus der Musterrolle erhellen mufs (§ 14 Abs. 2), anstatt der Beköstigung eine entsprechende Geldentschädigung gewährt werden[2]. Dafs diese aber vom Reeder geschuldet wird, kann nicht zweifelhaft sein und spricht für das gleiche Verhältnis hinsichtlich der durch die Geldleistung ersetzten Naturalvergütung. Dasselbe gilt von der Entschädigung, die der Schiffsmann wegen Kürzung der Kost in den Fällen des § 57 Seem.O. zu beanspruchen hat. Sie gebührt ihm nach geltendem Rechte[3] auch dann, wenn der Schiffer bei der von ihm getroffenen Mafsregel materiell und formell vorwurfsfrei verfahren ist. Schon deshalb kann hier von einem Deliktsanspruche gegen den Schiffer keine Rede sein. Von der Voraussetzung, dafs der Reeder Schuldner der Beköstigungsforderung ist, geht endlich auch die Vorschrift des § 54 aus, nach welcher dem Schiffsmanne Beköstigung „für Rechnung des Schiffes" gebührt. Hiermit soll auch nicht etwa eine Ausnahme von H.G.B. 487 im Sinne einer auf das Schiffsvermögen beschränkten

[1] Vgl. auch Lotmar, Arbeitsvertrag I 670.

[2] Vgl. dazu Begr. S. 65. Das Editto Politico VII 17 verbietet die Ersetzung der Kost durch einen Geldbetrag und läfst die gerichtliche Verfolgung des Anspruchs aus der Vereinbarung eines solchen nicht zu. Über die Verwendung der Selbstbeköstigung auf deutschen Schiffen s. Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 1 S. 119 f. (Fitger), CIV 1 S. 167 (Heckscher), 526 (Tönnies). Sie spielte in alter Zeit eine grofse Rolle; s. z. B. die Vorschriften über die zulässige Menge der von dem einzelnen Schiffsmann mitzuführenden Speisen und Getränke in den Statuten der Dogen Tiepolo v. 1229 c. 33 und Zeno v. 1255 cc. 58, 59 (ed. Predelli e Sacerdoti p. 62, 128 f.), vgl. auch Cons. 86 (si lo mariner es a sa vianda meteixa), hamb. ält. Schiffsr. XVII f., Stadtr. v. 1497 P. III, Stat. v. 1603/5 II 13, 3 (dazu Langenbeck S. 20 f.).

[3] S. dagegen Seem.O. 1872 § 46 (dazu Wagner I 441 und Lotmar, Arbeitsvertrag I 675) und Entw. v. 1900 § 52 (Begr. S. 66); Komm.Ber. S. 41.

Digitized by Google

Haftung des Reeders gemacht[1], sondern nur die Verdingung der Beköstigung seitens des Reeders an den Schiffer als unzulässig bezeichnet werden[2]. Der Beköstigungsanspruch ist in besonderem Maſse durch Vorschriften geschützt, welche seine Erfüllung und Ausübung auch mit den Mitteln des öffentlichen Rechts dem Reeder gegenüber zu sichern suchen[3]. An der Natur des Beköstigungsanspruchs als eines auf dem Heuervertrage beruhenden Rechtes des Schiffsmanns wird dadurch nichts geändert.

Die Beköstigung bildet einen Teil der dem Schiffer oder Schiffsmanne zukommenden Vergütung für seine Arbeit. Die Zeit, für welche sie der Schiffsmann zu beanspruchen hat, ist nach Anfangs- und Endtermin anders als für die Heuer bestimmt (Seem.O. 54). Die Beköstigung gebührt dem Schiffsmanne vom Zeitpunkte des Dienstantritts, nicht schon vom Tage der dem Dienstantritte vorangehenden Anmusterung an. Sie gebührt ihm bis zur Abmusterung, nicht nur bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses; mit dieser erlischt der Anspruch auf Beköstigung nur, wenn die Abmusterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist[4]. Für den Schiffer fehlt es an einer gesetzlichen Vorschrift. In Ermangelung abweichender Vereinbarung wird ihm der Anspruch auf Beköstigung während der Zeit der tatsächlichen Dienstleistung auf Grund des Vertrages zustehen. Die Beköstigung ist aber unter normalen Verhältnissen nur an Bord zu gewähren; der Schiffsmann kann daher im Falle seiner Beurlaubung an Land eine Vergütung für sie nicht verlangen[5]. Schiffer und Schiffsmann haben diesen Anspruch unter Umständen und innerhalb gewisser Grenzen auch,

---

[1] In diesem Sinne ist der aus Seem.O. 1872 § 43 übernommene Ausdruck „für Rechnung des Schiffes“ in der R.T.Komm. (Ber. S. 40) irrtümlich verstanden worden. S. dagegen L. Perels Anm. 2 zu § 54, Loewe Anm. 2 zu § 54.

[2] Vgl. preuſs. Entw. z. H.G.B. I 485 Nr. 5, Berl. Prot. S. 129, Entw. II 442 Nr. 5, Mot. S. 245, preuſs. G. v. 26. III. 1864 § 26 Abs. 4 Satz 2 (dazu Koch, A.D.H.G.B. S. 771 Anm. 54), s. auch Wagner I 439 f. Allerdings hätte sich das Gesetz etwas deutlicher ausdrücken sollen. Dann wären auch wohl die nicht seltenen Verletzungen der Vorschrift (s. Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 13 f., 282, CIV 1 S. 271, 436) unterblieben.

[3] Seem.O. 58 (dazu 108), 112, 113 Nr. 3 (zu „grundlos“ s. §§ 57, 91), 133, 134, 114 Abs. 1 Nr. 16, 117, 120.

[4] Vgl. Komm.Ber. S. 38 ff., R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2872 f.

[5] Vgl. schon Cons. 101 für den Fall, daſs der Schiffsmann aufserhalb des Schiffes die Nacht zubringt; im Ergebnis stimmt die eigenartige Vorschrift der Rooles v. Oléron 21 und des Wisbyschen Seer. 36 hiermit überein.

Digitized by Google

wenn sie durch Krankheit oder Verwundung an der Dienstleistung verhindert sind (s. unten Nr. III). Insoweit sie andererseits nach der Endigung des Dienstvertrages Dienste zu leisten verpflichtet sind, gebührt ihnen neben der Heuer auch Beköstigung[1]. Dafs der Schiffsmann die letztere während der Zeit von der Beendigung des Dienstverhältnisses bis zur Abmusterung fortbezieht, ohne zur Dienstleistung verpflichtet zu sein, ist durch Billigkeitsrücksichten gerechtfertigt[2].

Die Frage nach Art und Mafs der dem Schiffsmanne zukommenden Beköstigung hat die Gesetzgebung von alters her beschäftigt. Wir sehen sie von jeher bemüht, gleichermafsen der Beeinträchtigung der Schiffsleute durch Verabreichung unzulänglicher oder ungeeigneter Kost und ihren ungebührlichen Ansprüchen hinsichtlich der Beköstigung entgegenzutreten[3]. Die Zahl der zu verabreichenden Mahlzeiten, die Art und Güte der Speisen und Getränke, die notwendige Abwechselung und die Gewährung von Extrakost zumal bei gesteigerter Arbeitsleistung und bei Krankheitsfällen bilden den Gegenstand gesetzlicher Regelung. Ihr sind in neuerer Zeit zu Gunsten der Schiffsleute die Fortschritte der Wissenschaft und Technik sehr zu gute gekommen[4].

Eine reichsrechtliche Regelung der Frage, welche Beköstigung der Schiffsmann zu beanspruchen hat, ist auch durch die neue Seem.O. nicht erfolgt oder vorgesehen[5]. Die dem Schiffsmanne für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke bestimmen sich, soweit nicht ein anderes vereinbart ist[6], nach dem örtlichen Rechte des Heimatshafens und in Ermangelung eines solchen nach dem örtlichen Rechte des Registerhafens. Der Erlafs näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungs-

---

[1] H.G.B. 555, Seem.O. 41 Abs. 2, 67 Abs. 2.

[2] Vgl. oben S. 522 Anm. 4.

[3] Vgl. Zara (c. 1300) IV 60 (Pard. VI 618 f.), Pisa V. v. 1334 (Bonaini III 603), Consulat 100, auch 98 f., 107, Rooles v. Oléron 17, 21, Wisbysches Seer. 32, 36, lüb. V. v. 1530 Art. 9 f., 28 f. (Pard. II 491, 497), V. v. 1542 Art. 11, 32 f. (Pard. III 434), niederl. Ord. v. 1551 Art. 19 (Pard. IV 51 f.), v. 1563 II 10 (ebd. 74 f.), dän. Seer. v. 1561 c. 28—32, Venedig G. v. 1602 (Pard. V 87), Hans. Seer. v. 1614 IV 6, schwed. Seer. v. 1667 Skipm. B. 11, Christian V's Danske Lov IV 1, 15—18, preufs. Seer. v. 1727 IV 41.

[4] Vgl. dazu die unten S. 524 Anm. 1 genannte Anleitung S. 12—23, 24 f., 28 f., 31 f., Nocht, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 269 ff.

[5] Über die Gründe s. Begr. S. 65 f., Komm.Ber. S. 40, R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2874 f.

[6] Hierzu R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2875.

Digitized by Google

wege und, sofern es an einem inländischen Heimats- und[1] Registerhafen fehlt, dem Reichskanzler zu (Seem.O. 56 Abs. 1). Für Reisen in grofser Fahrt ist schon auf Grund des § 45 Seem.O. v. 1872 materiell gemeines Recht geschaffen worden, indem die Regierungen der deutschen Küstenstaaten die von dem Kaiserlichen Gesundheitsamte aufgestellte Speiserolle[2] für mafsgebend erklärt haben[3].

II. Der Unterkunftsanspruch.

Auch die Gewährung der Unterkunft an Bord des Schiffes bildet einen Teil des den Mitgliedern der Schiffsbesatzung kraft des Dienstvertrages zustehenden Entgelts für ihre Arbeitsleistung[4]. Sie ist nicht etwa nur eine Bedingung für die Ermöglichung dieser Leistung. Dies ergibt sich namentlich auch aus den Bestimmungen über die Unterbringung der Besatzung an Land in Fällen, wo sie nicht an Bord verbleiben kann[5]. Die genauere Festsetzung dessen was der Schiffsmann hinsichtlich seiner Unterbringung an Bord zu beanspruchen hat, und die Fürsorge für die gehörige Beschaffenheit der Mannschaftsräume seitens der Gesetzgebung gehört erst der neuesten Zeit an. Für Deutschland hat die Seem.O. v. 1902

[1] So mufs es natürlich statt des „oder" im Gesetze heifsen.

[2] Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen. 2. Ausgabe. Berlin 1899. S. 204 ff. Dort sind auch (S. 165 ff.) die in der folgenden Anmerkung genannten Verordnungen abgedruckt.

[3] § 17 der Verordnungen für Hamburg v. 30. XI. 1898 (dazu Bektmchg. v. 3. III. 1899 G.S. I. Abt. Nr. 10), Bremen v. 7. XII. 1898, Oldenburg v. 14. XII. 1898, Lübeck v. 21. XII. 1898, Mecklenburg-Schwerin v. 9. II. 1899, Preufsen v. 17. III. 1899. Die älteren Vorschriften s. bei Wagner I 440, Boyens I 454 f. und Perels, Sammlung Anm. 2 b zu Seem.O. 45. — Die fremden Rechte haben nur zum Teil gesetzliche Speiserollen, so Dänemark (10. XII. 1892 s. Bentzon S. 118), Norwegen (21. VII. 1894; vgl. Kiær und Rygg, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 109 ff.), Schweden (17. IV. 1896, abgedruckt bei Afzelius, Sjölagen[5] II 212 ff.), die Vereinigten Staaten (1898 vgl. E. T. Chamberlain, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 36 ff.). Nach englischem Rechte gehört zu dem gesetzlichen Inhalt des agreement with the crew im Sinne von M.Sh.A. 1894 s. 113 „a scale of the provisions which are to be furnished to each seaman" (s. 114 [2 f], dazu s. 201; vgl. auch Holland 403 u. 397 Nr. 8); über die üblichen Speiserollen, namentlich die Board of Trade Scale, s. Macrosty, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 98 ff., 124 f. Für das französische Recht vgl. Lyon-Caen et Renault V nr. 369, Terquem a. a. O. (oben S. 425 Anm. 6) S. 228 ff.

[4] Lotmar, Arbeitsvertrag I 669.

[5] S. namentlich H.G.B. 706 Nr. 4, Seem.O. 55 Abs. 2, ferner H.G.B. 572 und 555, Seem.O. 41 Abs. 2. In den letzteren Vorschriften gehört zu dem Unterhalt auch die Verschaffung des Unterkommens, s. Lotmar a. a. O. S. 668 f.

Digitized by Google

das frühere Recht[1] nur in zwei Beziehungen geändert. Die Dauer des Anspruchs auf Logis ist durch § 55 Abs. 1 in derselben Weise begrenzt worden, wie die des Anspruchs auf Beköstigung durch § 54 Satz 1 (s. oben S. 522). Sodann bestimmen sich die Größe und die Einrichtung des Logisraums nicht mehr im Zweifel nach dem örtlichen Rechte des Heimatshafens unter Vorbehalt der näheren Regelung durch Verordnung der Landesregierungen. Sondern sie unterliegen der Beschlufsfassung des Bundesrats, dessen Beschlüsse dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentreten zur Kenntnisnahme vorzulegen sind[2]. Der Bundesrat hat auf Grund dieser Bestimmung eingehende Vorschriften erlassen[3], welche

[1] Über dieses s. Wagner I 441 f. Vgl. dazu die Schilderungen in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIII 2 S. 14, 283, 331 f., CIV 1 S. 271 ff., 438 ff., 542 ff., 585, 594 f., 609 f. Aus der neueren fremden Gesetzgebung sind neben den Bestimmungen des Rechts der Vereinigten Staaten (vgl. Chamberlain in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 40 f.) besonders diejenigen des norweg. G. v. 9. VI. 1903 §§ 43—46 hervorzuheben.

[2] Seem.O. 56 Abs. 2, dazu Begr. S. 65, Komm.Ber. S. 40 f.

[3] Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 2. VII. 1905 (R.G.Bl. S. 563 ff.). § 1 der Vorschriften lautet:

Für Kauffahrteischiffe von mehr als 400 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, mit Ausnahme der Hochseefischereifahrzeuge, gelten folgende Vorschriften:

1. Die Größe der Logisräume mufs so bemessen sein, dafs auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann mindestens 3,5 Kubikmeter Luftraum entfallen; bei Räumen, die auf dem obersten Decke liegen, oder für die sonst eine ausgiebige Lüftung unter allen Umständen sichergestellt ist, genügt ein Luftraum von mindestens 3 Kubikmeter auf jeden Schiffsmann. Unter Luftraum ist der Rauminhalt nach Abzug der im Logisraum enthaltenen konstruktiven Schiffsteile zu verstehen.

   An Fufsbodenfläche müssen in jedem Logisraum auf jeden darin untergebrachten Schiffsmann mindestens 1,5 Quadratmeter entfallen; diese Fläche darf bis auf 1,25 Quadratmeter herabgehen, sofern für die Inwohner des Logisraums ein besonderer Speiseraum eingerichtet ist. Zur Berechnung der Fläche ist nur bis an die Innenkante der Spanten zu messen. Bei Logisräumen mit schrägen, nach oben ausfallenden Wänden darf an Stelle der Fufsbodenfläche der wagerechte Querschnitt des Logis in halber Höhe der Berechnung zu Grunde gelegt werden.
2. Die mittlere lichte Höhe der Logisräume mufs mindesten 2 Meter, bei Schiffen von nicht mehr als 2000 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt mindestens 1,80 Meter betragen.
3. Die Logisräume müssen gegen Nässe, üble Gerüche, Wärme benachbarter Räume und sonstige belästigende Einflüsse tunlichst geschützt sein.
4. Zugänge zu Laderäumen dürfen nicht durch Logisräume führen. Vorratsräume mit Ausnahme von Kabelgatts dürfen während der Nachtzeit nur in Notfällen durch Logisräume hindurch betreten werden.

Digitized by Google

am 1. I. 1906 in Kraft treten (§ 18). Sie gelten für alle Kauffahrteischiffe von mehr als 400 cbm Brutto-Raumgehalt mit Aus-

5. Jeder Logisraum mufs dem Tageslicht in ausreichendem Mafse zugänglich sein. Bei dunklem Wetter und zur Nachtzeit mufs er ausreichend künstlich beleuchtet werden.
6. Der mittlere Teil des Logisraums soll tunlichst frei von Schachten, Tunneln, durchgehenden Luftziehern und anderen Leitungen sein.
7. Die Fufsböden der Logisräume müssen ein hölzernes Deck haben oder mit einem dichten, leicht rein zu haltenden, schlecht wärmeleitenden Belage versehen sein. Die Wände und Decken der Logisräume müssen mit einem hellen Ölfarbenanstriche versehen sein; freiliegende eiserne Decken müssen mit einem das Tropfen verhindernden Schutzbelage bekleidet sein.
8. Jedem Schiffsmann ist eine eigene Koje zum alleinigen Gebrauche zu gewähren. Doppelkojen ohne Scheidewand sind unzulässig. Die Länge einer Koje darf nicht unter 1,83 Meter, die Breite nicht unter 0,6 Meter im Lichten betragen.

   Der Abstand zwischen dem Fufsboden und der unteren Koje mufs mindestens 25 Zentimeter betragen; er darf bis auf 15 Zentimeter herabgehen, wenn drei Kojen übereinander liegen, die aus Eisen gefertigt und leicht entfernbar sind. Der Abstand zwischen je zwei übereinander befindlichen Kojen sowie derjenige zwischen dem Boden der oberen Koje und der Decke des Logisraums mufs mindestens 75 Zentimeter betragen. Mehr als drei Kojen übereinander sind unzulässig.

   Das Kojenzeug ist tunlichst häufig gründlich zu lüften und zu reinigen und, sofern erforderlich, zu desinfizieren.
9. Abgesehen von der natürlichen Lüftung durch Fenster und Türen sind in jedem Logisraum Einrichtungen vorzusehen, durch die auch bei geschlossenen Fenstern eine genügende Erneuerung und Bewegung der Luft ermöglicht wird. Sind Luftzieher vorhanden, so mufs ihr unteres Ende so angebracht sein, dafs der kalte Luftstrom nicht unmittelbar auf Schlafkojen trifft.
10. Bei kaltem Wetter ist für genügende Erwärmung der Logisräume zu sorgen. Eiserne Öfen sind mit einem mindestens 5 Zentimeter weit abstehenden, abnehmbaren eisernen Mantel, der am Boden einige grofse Öffnungen hat, zu umgeben. Die Öfen dürfen nicht mit Verstellklappen am Schornstein und die Ofenröhren nicht mit Verschlüssen (Schossen) versehen sein.
11. Die Ausstattung der Logisräume mit Tischen, Bänken, Schränken und dergleichen soll billigen Anforderungen entsprechen. In jedem Logisraume müssen, soforn nicht ein besonderer Efsraum oder eine sonstige Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten an einem vom Schlafraume getrennten Platze vorhanden ist, Tische und Sitzgelegenheiten für mindestens die Hälfte der Belegschaft zur Verfügung stehen. Auch ist in jedem Logisraume mindestens ein Spucktopf aufzustellen, der täglich zu reinigen ist.
12. Über der Tür zu jedem Logisraume mufs die zulässige Belegschaftszahl deutlich angegeben sein.
13. Die Logisräume sind in reinlichem Zustande zu erhalten.

Digitized by Google

nahme der Hochseefischereifahrzeuge (§ 1 der Vorschriften, Eingang). Auf den letzteren und auf sonstigen Kauffahrteischiffen von nicht mehr als 400 cbm Brutto-Raumgehalt soll für die Unterkunft der Schiffsmannschaft entsprechend der Bestimmung im § 55 Abs. 1 der Seem.O. möglichst gut gesorgt werden (§ 2 der Vorschriften). Eine Anzahl von Vorschriften, deren Durchführung bei fertiggestellten Schiffen schwierig oder unmöglich wäre, gilt nur für Schiffe, deren Bau nach dem 1. X. 1905 in Auftrag gegeben wird (§ 14). Der Reichskanzler ist ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesregierung weitere Ausnahmen von allen Vorschriften zuzulassen (§ 17). Für die vorschriftsmäfsige Herstellung der vorgesehenen Räume und Einrichtungen hat der Reeder, für ihre vorschriftsmäfsige Behandlung und Benutzung der Kapitän zu sorgen (§ 15). An der Haftung des Reeders nach Mafsgabe von H.G.B. 487 ist hierdurch auch in Ansehung des Logisanspruchs nichts geändert worden.

III. Die Ansprüche aus Erkrankung und Verletzung[1].

1. Die besonderen Anstrengungen und Gefahren, denen die Personen der Schiffsbesatzung in ihrem Berufe ausgesetzt sind, verschaffen der Frage nach ihren Ansprüchen aus Erkrankungen und Verletzungen eine gesteigerte Bedeutung. Sie wird schon in den Quellen seit dem ausgehenden Mittelalter[2] ausführlich und in der Hauptsache nach denselben Gesichtspunkten beantwortet, die bis zur Gegenwart[3] die herrschenden geblieben sind. Nur sprechen

[1] v. d. Breggen, Ziekte of verminking van schepelingen (Acad. proefschr.). Amsterdam 1888.

[2] Vgl. Barcelona V. v. 1258 c. 20 (Pard. V 344 f.), v. 1340 Art. 7 (ebd. 354), Ancona stat. mar. v. 1397 r. 20 (ebd. 132), Trani Ordin. 10, Rooles v. Oléron 6, 7, Wisbysches Seer. 20 (46), 21, H.R. B. I Nr. 396 Art. 2 (a. 1435), C. I Nr. 367 Art. 22 (a. 1482), Hamburg Stadtr. v. 1497 P. XX (Lappenberg S. 310), niederl. Ord. v. 1551 Art. 27 (Pard. IV 54), v. 1563 III 16 (ebd. 77), dän. Seer. v. 1561 c. 18—20, H.R. 1591 Art. 40, 46 (Pard. II 519, 521), Hamb. Stat. v. 1603/5 II 14, 17 u. 30, hans. Seer. XIV 1—3, 17, Rotterdam Ord. v. 1655 Art. 50 (Pard. VI 533), Schweden 1667 Skipm.B. 12, 14, Ord. de la mar. III 4, 11 f., preufs. Seer. v. 1727 IV 40 f., Ed. Polit. v. 1774 VI 9 f., VII 5—7, preufs. A.L.R. II 8 §§ 1554—1560, schwed.-pomm. Seer. I 12 § 1—3.

[3] Frankreich 262—264, 272, G. v. 12. VIII. 1885 (über das Verhältnis dieser Vorschriften zum G. v. 21. IV. 1898 s. de Valroger, Rev. XVIII 419 f.), Holland 423—428, England M.Sh.A. 1894 s. 160, 207, Chile 944, Finnland 75, Belgien 57—59, 64 f., Rufsland 278, 305—307 (v. Zwingmann), Italien 537 f., Portugal 529 f., Spanien 644, Argentinien 1010, Skandinavien 90 (Norwegen 1860 § 32, Schweden 1864 § 64 f.), Japan 578.

Digitized by Google

die älteren Vorschriften, welche den Schiffer als Reeder oder Mitreeder denken, lediglich von den Schiffsleuten, während die neueren ihre Bestimmungen meist übereinstimmend oder gemeinsam für alle Mitglieder der Besatzung treffen. Die den letzteren gewährten besonderen Ansprüche aus Erkrankung oder Verletzung sind regelmäfsig dadurch bedingt, dafs diese im Dienste und ohne Verschulden des Erkrankten oder Verletzten eingetreten sind. Als verschuldet oder gleich verschuldeten werden Geschlechtskrankheiten behandelt. Die Ansprüche gegen den Reeder gehen auf Verpflegung und Heilung, auf Fortbezug der Heuer und, wenn der Erkrankte unterwegs an Land zurückgelassen werden mufste, auf freie Rückbeförderung oder Schadloshaltung. Ist der Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber verwundet worden, so wird ihm zuweilen noch eine besondere Entschädigung zu teil. Ebenso wenn er infolge der Krankheit oder Verletzung eine Verstümmelung erlitten hat. Im einzelnen ist die Ausgestaltung der Grundgedanken verschieden erfolgt, so namentlich mit Bezug auf die Zeit, für welche die genannten Ansprüche längstens bestehen.

Für das deutsche Recht[1] ist schon im A.D.H.G.B. die Unterscheidung darnach, ob die Krankheit oder Verwundung im Dienste erworben worden ist oder nicht, in Wegfall gekommen. Schiffer und Schiffsmann wurden vom A.D.H.G.B. im allgemeinen, wenn auch nicht durchgängig, einander gleichgestellt[2]. Die Seem.O. v. 1872 und das H.G.B. v. 10. V. 1897 haben nichts geändert. Dagegen hat die neuere Reichsgesetzgebung[3] die Gleichbehandlung der gesamten Schiffsbesatzung weiter durchgeführt[4] und die Rechtsstellung der Schiffsleute dabei wesentlich verbessert. Der Fortschritt gegenüber den Verhältnissen früherer Zeit kann aber aus

[1] Über seine Gestaltung vor dem A.D.H.G.B. s. aufser den in Betracht kommenden Anführungen in Anm. 2 S. 527 hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 19, v. 1854 Art. 19, brem. V. v. 12. XI. 1852 §§ 57—58, 60, 65, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 20.

[2] Vgl. preufs. Entw. I 504 (Berl. Prot. S. 132), II 462, Mot. S. 250 f., Prot. IV 1934, 2007—2015, 2034 ff., Entw. I. Lsg. 465, 485, Prot. VIII 3805 ff., 3845 f.

[3] Seem.O. v. 2. VI. 1902 §§ 59—63, G. betr. Abänderung seerechtl. Vorschriften des H.G.B. v. 2. VI. 1902 Art. 1 §§ 553—553 b, G. betr. Abänderung der Seem.O. u. d. H.G.B. v. 12. V. 1904.

[4] Allerdings ist ein neuer Unterschied in den Rechten des Schiffers und der Schiffsleute dadurch entstanden, dafs die Vorschrift von Seem.O. 1 Abs. 2 bei dem Schiffer kein Seitenstück hat (s. dagegen Belgien 64 f.).

Digitized by Google

der blofsen Vergleichung der geltenden mit den älteren Vorschriften über die Ansprüche des erkrankten oder verletzten Schiffers und Schiffsmanns nur zu einem Teile erkannt werden. Zur richtigen Würdigung der einschlägigen Bestimmungen bedarf es vor allem der Berücksichtigung einerseits der Zwangsversicherungsgesetze[1], andererseits der Gesetzgebung, die durch vorbeugende Mafsregeln den die Schiffsbesatzung bedrohenden Gefahren zu begegnen sucht. Vermöge der Vielseitigkeit und der Humanität seiner Vorschriften nimmt das deutsche Recht in dieser Materie eine hervorragende Stellung ein. Sie konnte nicht ohne grofse, von der Reederei zu bringende Opfer erlangt werden.

2. Wenn der Schiffer nach Abschlufs des Dienstvertrages, aber vor Antritt des Dienstes erkrankt oder eine Verletzung erleidet, können ihm daraus Ansprüche gegen den Reeder nur nach allgemeinen Grundsätzen (z. B. aus H.G.B. 485 f.) erwachsen. Das Gleiche gilt auch für den Schiffsmann, der vor Antritt des Dienstes oder vor erfolgter Anmusterung erkrankt oder verletzt wird[2]. Die besonderen seerechtlichen Vorschriften finden nur Anwendung, wenn der Schiffer nach Antritt des Dienstes[3], der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung[4] erkrankt oder eine Verletzung erleidet (H.G.B. 553 Abs. 1, Seem.O. 59 Abs. 1)[5].

---

[1] Aufser dem See-Unf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 (früher 13. VII. 1887) kommt für die Schiffsbesatzung das Inv.Vers.G. v. 13. VII. 1899 (früher 22. VI. 1889), ferner vornehmlich für den Schiffer auch das Krankenvers.G. (n. F. v. 10. IV. 1892) in Betracht.

[2] Vgl. den Fall in Rev. XVII 57 zu dem vom deutschen Rechte übrigens abweichenden Art. 262 Code de comm.

[3] Vor dem R.G. v. 2. VI. 1902 (R.G.Bl. S. 219): nach Antritt der Reise (H.G.B. 553 = A.D.H.G.B. 523).

[4] Vgl. hierzu R.T. X. Legisl.Per. II. Sess. Bd. 5 S. 4804, 4806[2] f., 4813 ff., 4818 f.

[5] Die Anwendung der §§ 59 ff. Seem.O. auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) kann durch Verordnung des Bundesrats ausgeschlossen werden (Seem.O. 134). Wenn dies geschähe, würden in Fällen der durch einen Betriebsunfall herbeigeführten Verletzung von Seeleuten im Sinne des SeeUnf.Vers.G. die Vorschriften seines § 14 Abs. 2 Anwendung finden. Andererseits sind durch die besonderen Vorschriften des H.G.B. und der Seem.O. weitergehende Ansprüche der Schiffsbesatzung z. B. wegen eines dem Reeder zur Last fallenden oder von ihm zu vertretenden Verschuldens nicht ausgeschlossen, vgl. auch B.G.B. 617 Abs. 1 Satz 1 a. E. und für das französische Recht Lyon-Caen et Renault V nr. 460bis, Rev. XV 419 ff. Indessen können solche Ansprüche wegen einer durch Betriebsunfall verursachten Körperverletzung nur nach Mafsgabe des SeeUnf.Vers.G. 133 geltend gemacht werden.

Digitized by Google

Die Erkrankung oder Verletzung mufs vor der Beendigung des Dienstverhältnisses erfolgt sein, wenn auch etwa erst nach dieser die Krankheit zu tage treten sollte[1]. Es finden ferner die in Rede stehenden Vorschriften mit Ausnahme der in Seem.O. 63 enthaltenen keine Anwendung auf den Schiffer oder Schiffsmann, der sich die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung[2] zugezogen, und auf den Schiffer, der den Dienst widerrechtlich, den Schiffsmann, der ihn ohne einen ihn nach Seem.O. 74 hierzu berechtigenden Grund verlassen hat (H.G.B. 553 b, Seem.O. 62)[3]. Hiervon abgesehen macht es keinen Unterschied, ob der Schiffer oder Schiffsmann die Erkrankung oder Verletzung selbst verschuldet hat oder nicht[4]. Auch mufs diese nicht im Dienste erfolgt sein[5], den ja der Schiffsmann, um die Rechte aus Seem.O. 59 ff. zu geniefsen, noch nicht einmal angetreten zu haben braucht.

Wenn der Schiffer oder Schiffsmann unter den angegebenen Voraussetzungen erkrankt oder eine Verletzung[6] erleidet, trägt der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung[7]. Er

---

[1] Vgl. hierzu Sten. Ber. üb. d. Verhdll. d. R.T. XI. Legisl.Per. I. Sess. Bd. 3 S. 2378, 2417 f.

[2] Als strafbare Handlungen im Sinne dieser Vorschriften sind nicht nur Verletzungen allgemeiner Strafgesetze anzusehen (so Brodmann S. 523 Anm. 1 zu § 62), sondern auch solche von besonderen Strafvorschriften (z. B. der Seem.O. selbst), dagegen nicht Verstöfse gegen Disziplinarvorschriften. Die Ersetzung der „unerlaubten" Handlung des § 50 Seem.O. v. 1872 durch die „strafbare" Handlung des jetzigen § 62 (Komm.Ber. S. 45) bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Rechtsstellung des Schiffsmanns (s. Prot. IV 2012, 1994 f.). Eine wichtige und zweckmäfsige Neuerung ist auch die schon erwähnte Streichung der früheren Ausnahme betreffs der syphilitischen Krankheiten, vgl. Begr. S. 69, Böhmert, Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV. 1 S. 447; s. dagegen noch Norwegen 90 (dazu Platou S. 209 Anm. 28) und noch weitergehend Schweden 90 und Dänemark 90.

[3] Dazu Begr. S. 69, 209, Komm.Ber. S. 46, R.T. X. Legisl.Per. II. Sess. Bd. 5 S. 4825—4831, Bd. 6 S. 5092 f. Ob die Voraussetzungen des § 62 Abs. 1 Seem O. vorliegen, entscheidet vorläufig das Seemannsamt; betreffs der Zuständigkeit s. Loewe Anm. 3 zu § 62.

[4] S. schon preufs. Entw. I zum H.G.B. I 504, II 462, Mot. 250 (gegen A.L.R. II 8 §§ 1554 ff.), Prot. IV 2010 ff.

[5] S. dagegen preufs. Seer. v. 1727 IV 40 f., A.L.R. II 8 § 1556, Berl. Prot. S. 152.

[6] Der Begriff der Verletzung ist weiter als der der Verwundung (Seem.O. 1872 § 48, Begr. S. 67).

[7] Dieses Wort ist gewählt, um aufser der ärztlichen Behandlung namentlich auch die Lieferung von Hilfsmitteln zur Krankenpflege einzubegreifen (Begr. S. 67).

Digitized by Google

kann also von dem Erkrankten oder Verletzten keine Vergütung fordern, wenn er demselben die Verpflegung und Heilbehandlung hat zu teil werden lassen. Und er hat dem Schiffer oder Schiffsmann die Kosten zu erstatten, die ihm durch die befugtermafsen von anderer Seite bewirkte Verpflegung und Heilbehandlung erwachsen sind. Die Verpflichtung des Reeders zur Gewährung der Verpflegung und Heilbehandlung an den erkrankten oder verletzten Schiffer oder Schiffsmann fällt mit seiner Verpflichtung zur Tragung der Kosten nicht zusammen. Sie besteht als eine Pflicht zur Menschenhilfe[1] auch gegenüber dem Schiffer oder Schiffsmann, der sich die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung zugezogen hat. Dem entsprechend verlieren auch Schiffer und Schiffsmann in den Fällen von H.G.B. 553 Abs. 5 und Seem.O. 59 Abs. 5 (s. unten S. 535) nur den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung, nicht den Anspruch auf Verpflegung und Heilbehandlung überhaupt.

3. Die Pflicht des Reeders zur Kostentragung für Verpflegung und Heilbehandlung ist zeitlich begrenzt[2]. Sie dauert insbesondere nicht bis zur Heilung des Erkrankten oder Verletzten fort[3]. Sie erstreckt sich, wenn der Schiffer oder Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verletzung die Reise nicht antritt, bis zum Ablaufe von sechsundzwanzig Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung. Hat der Schiffer oder Schiffsmann die Reise angetreten, gleichviel ob er vorher[4] oder nachher erkrankt oder verletzt worden ist, so dauert die Verpflichtung des Reeders bis zum Ablaufe von sechsundzwanzig Wochen nach dem Verlassen des Schiffes. Eine Ausnahme von diesen Vorschriften gilt für Verletzungen infolge

---

[1] Kohler, Jherings Jahrbücher XXV 1 ff. Dies scheint, soweit die Verpflegung und Heilbehandlung an Bord in Frage kommt, auch in Prot. IV 2018 vorausgesetzt zu sein. Vgl. ferner Spanien 644 Abs. 1 Satz 2 und Skandinavien 90 Abs. 4, früher preufs. A.L.R. II 8 §§ 1558 f.

[2] H.G.B. 553 Abs. 1 und 2, Seem.O. 59 Abs. 1 und 2, beide in der Fassung des R.G. v. 12. V. 1904 (R.G.Bl. S. 167 f.).

[3] S. dagegen hamb. Seem.O. 1849 Art. 19, 1854 Art. 19, lüb. V. v. 12. XI. 1852 § 57, brem. V. v. 6. IV. 1853 Art. 20 (vgl. dazu Prot. IV 2008). Hier wurde aber teils gefordert, dafs die Erkrankung oder Verletzung nicht verschuldet, teils, dafs sie im Schiffsdienste eingetreten war. S. auch preufs. Entw. II 462 gegen I 504 (dazu Berl. Prot. S. 132).

[4] In diesem Falle greift aber dem Schiffsmanne gegenüber das Entlassungsrecht des Reeders (Schiffers) aus Seem.O. 70 Abs. 1 Nr. 1 Platz. Im Verhältnis zum Schiffer hat es bei der allgemeinen Vorschrift des H.G.B. 545 sein Bewenden.

Digitized by Google

von Betriebsunfällen. Die Verpflichtung des Reeders währt hier nur bis zum Ablaufe von dreizehn Wochen seit der Verletzung oder dem Verlassen des Schiffes. Doch gilt diese kürzere Frist, falls der Schiffer oder Schiffsmann die Reise angetreten hat, nur, wenn er entweder das Schiff in einem deutschen Hafen [1] verläfst oder aus einem aufserdeutschen Hafen in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens überführt wird. Ferner erlischt bei jeder Verletzung infolge eines Betriebsunfalls die Verpflichtung des Reeders dem Verletzten gegenüber, sobald und soweit die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt.

Die zeitliche Begrenzung der Verpflichtung des Reeders zur Gewährung kostenfreier Verpflegung und Heilbehandlung an den erkrankten oder verletzten Schiffer und Schiffsmann ist im Hinblick auf die gegenwärtige Gestaltung der Kranken- und Unfallsversicherungsgesetzgebung erfolgt. Die regelmäfsige Längstdauer von sechsundzwanzig Wochen entspricht derjenigen der Krankenunterstützung nach Mafsgabe des Krankenversicherungsgesetzes [2]. Doch sind die Mitglieder der Schiffsbesatzung, von denen übrigens die der Seem.O. unterstehenden der Krankenversicherungspflicht nicht unterliegen [3], insofern günstiger gestellt, als die Frist für die Verpflichtung des Reeders, wenn sie die Reise angetreten haben, nicht schon mit der Erkrankung oder Verletzung, sondern erst mit dem Verlassen des Schiffes beginnt. Die besondere Behandlung der Verletzungen infolge von Betriebsunfällen steht im Zusammenhange mit den Vorschriften des SeeUnf.Vers.G. [4]. Die gesetzliche Fürsorgepflicht des Reeders wird durch die Vorschriften dieses Gesetzes an sich nicht berührt (vgl. auch SeeUnf.Vers.G. 133 Abs. 3). Die Fürsorgepflicht der Berufsgenossenschaft tritt nach Beendigung derjenigen des Reeders ein (SeeUnf.Vers.G. 9 Abs. 1). Die Berufsgenossenschaft ist aber befugt, die Fürsorge für den

[1] Hierunter ist auch im Sinne des H.G.B. 553 nur ein Hafen des Reichsgebiets zu verstehen. Das folgt nicht nur aus der Notwendigkeit entsprechender Anwendung von Seem.O. 6 Abs. 2, sondern ergibt sich auch aus der Gegenüberstellung in H.G.B. 553 Abs. 4.

[2] § 6 Abs. 2 (Fassung des R.G. v. 25. V. 1903); vgl. R.T. XI. Legisl.Per. I. Sess. Bd. 3 S. 2373—2381, 2416—2429, 2479—2489, 2504, Anl. Bd. 3 Nr. 277, 364, 369, 377—380.

[3] KrankenVers.G. 1 Abs. 3, Seem.O. 138, 134 (von dessen Ermächtigung aber der Bundesrat betreffs der §§ 59 ff. bisher keinen Gebrauch gemacht hat).

[4] Nach Mafsgabe dieses Gesetzes ist daher auch der Begriff des Betriebsunfalles im Sinne der oben S. 531 Anm. 2 genannten Vorschriften zu verstehen.

Digitized by Google

Verletzten auch vorher schon an Stelle des Reeders ganz oder teilweise zu übernehmen (ebd. 14 Abs. 2). Macht sie von diesem Rechte Gebrauch, so hat ihr der Reeder Ersatz zu leisten; nur dem Verletzten gegenüber hört seine Verpflichtung mit der Übernahme und nach Maßgabe derselben auf.

4. Als die regelmäßige Art, in welcher der Reeder seiner Verpflichtung zur Gewährung von Verpflegung und Heilbehandlung nachzukommen hat, betrachtet das Gesetz deren Gewährung an Bord des Schiffes[1]. Daher ist insbesondere auch der vor Antritt des Dienstes erkrankte oder verletzte Schiffsmann, dem der Anspruch aus Seem.O. 59 zusteht, verpflichtet, sich, wenn angängig, zum Zwecke seiner Behandlung an Bord zu begeben. Dagegen ist der Reeder regelmäßig berechtigt, die Verpflegung und Heilbehandlung statt an Bord in einer Krankenanstalt zu gewähren[2]. Dem Schiffsmanne gegenüber hat er dieses Recht unbedingt[3]. Dagegen ist die

---

[1] Zu ihrer Sicherstellung dienen insbesondere auch die allerdings nicht lediglich im Interesse der Schiffsbesatzung getroffenen Bestimmungen über die mindestens mitzunehmenden Heilmittel. Vgl. Seem.O. 56 Abs. 2 (dazu 113 Nr. 2, 117 Abs. 1, 120) und die auf Grund desselben ergangenen Vorschriften des Bundesrats über Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen (Bektmchg. des Reichskanzlers v. 3. VII. 1905 R.G.Bl. S. 568 ff.), über deren Verhältnis zum Landesrecht (s. die oben S. 524 Anm. 3 genannten Verordnungen) § 18 Abs. 2. Die Vorschriften des Bundesrats treten im allgemeinen am 1. I. 1906 in Kraft, für diejenigen Schiffe aber, welche bis zum 1. XII. 1905 einen Hafen des Reichsgebiets nicht besuchen, erst einen Monat nach Ankunft in einem solchen, spätestens jedoch am 1. VII. 1906; vgl. § 18 Abs. 1 der Vorschriften. Zur Zeit bestehen reichsrechtliche Bestimmungen nur für Auswandererschiffe. Sie sind auf Grund des R.G. v. 9. VI. 1897 § 36 (dazu 42, 43) vom Bundesrat unter dem 14. III. 1898 getroffen worden (R.G.Bl. S. 65 § 32, S. 84 ff.).

[2] H.G.B. 553 Abs. 3, Seem.O. 59 Abs. 3, vgl. KrankenVers.G. v. 10. IV. 1892 (15. VI. 1887) § 7, Landw.Vers.G. v. 5. V. 1886 § 8 Abs. 1 Nr. 1, B.G.B. 617 Abs. 1 Satz 2, Gew.Unf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 § 22 Abs. 1 Nr. 1 (Unf.Vers.G. v. 6. VII. 1884 § 7 Abs. 1 Nr. 1), SeeUnf.Vers.G. v. 30. VI. 1900 § 17 Abs. 1 Nr. 1 (v. 13. VII. 1887 § 9 Abs. 3 I).

[3] Daß der Schiffer bei der Ausübung seines Rechts mit Sorgfalt zu verfahren hat, folgt aus allgemeinen Grundsätzen. Läßt er den Schiffsmann in einer Krankenanstalt zurück, so muß er erforderlichenfalls die voraussichtlichen Kosten seiner Behandlung und Verpflegung bis zum Höchstbetrage der Verpflichtung des Reeders zahlen oder sicherstellen. Fremde Gesetze bestimmen dies ausdrücklich (so Holland 425 Abs. 2, Finnland 75 Abs. 1, Italien 537 Abs. 2, 3, Portugal 529 § 2, Argentinien 1011). Sie verpflichten zum Teil den Schiffer unter Vorbehalt des Rückerstattungsanspruchs gegen den Schiffsmann ebenso zu verfahren, auch insoweit der Reeder zur Tragung der Kosten nicht verbunden ist, vgl. Italien 538 Abs. 2, Portugal 530 Abs. 1. Skandinavien 90

Digitized by Google

Unterbringung des Schiffers in einer Krankenanstalt an seine Zustimmung geknüpft, wenn er an dem Orte, wo er das Schiff verläfst oder an dem Orte der betreffenden Krankenanstalt seinen Wohnsitz hat und entweder verheiratet ist oder eine eigene Haushaltung hat oder Mitglied der Haushaltung seiner Familie ist. Nur dann bedarf es auch unter diesen Voraussetzungen der Zustimmung des Schiffers nicht, wenn die Art der Krankheit oder Verletzung[1] Anforderungen an die Behandlung oder Verpflegung stellt, denen in der Familie des Erkrankten oder Verletzten nicht genügt werden kann, oder wenn es sich um eine ansteckende Krankheit handelt, oder wenn der Zustand oder das Verhalten des Erkrankten oder Verletzten eine fortgesetzte Beobachtung erfordert. Damit, dafs dem Reeder die Gewährung von Verpflegung und Heilbehandlung in einer Krankenanstalt als ein Recht gewährt wird, ist aber nicht gesagt, dafs er nicht unter Umständen zu ihr auch verpflichtet wäre. Eine Verpflichtung der Art kann z. B. dem während der Reise Erkrankten gegenüber bestehen, wenn die Bedingungen an Bord (auch etwa im Hinblick auf das Klima der vom Schiffer aufzusuchenden Gegenden) für seine Wiederherstellung ungünstig sind. Und es kann selbst nach den Umständen das Anlaufen eines Hafens geboten sein, um den Erkrankten an Land zu schaffen[2]. Der Ausgleich der widerstreitenden Interessen wird namentlich an der Hand des § 242 B.G.B. zu erfolgen haben.

Ist der Schiffer oder Schiffsmann wegen Krankheit oder Verletzung aufserhalb des Reichsgebiets zurückgeblieben, so kann er nunmehr nur unter bestimmten Voraussetzungen nach einem deutschen Hafen in eine Krankenanstalt überführt werden[3]. Regel-

---

Abs. 4 gewährt in diesem Fall der Reederei einen Ersatzanspruch gegen den Staat, der sich nach dänischem und norwegischem Recht seinerseits an den Schiffer halten kann.

[1] Die Aufnahme der Worte „oder Verletzung" in das Gesetz ist bei der Nachbildung des KrankenVers.G. 7 verabsäumt worden. Stilistisch ist der zweite Satz des H.G.B. 553 Abs. 3 überhaupt verunglückt. Sein Schlufs („in sonstigen Fällen unbedingt") paßt nicht zu seinem Anfang („kann die Aufnahme nur erfolgen"). Die Nr. 2 hätte wegbleiben können; sie wiederholt für den besonderen Fall des Abs. 2 Satz 2 nur, was im Satz 1 allgemein bestimmt ist.

[2] Vgl. hierzu Nocht in Schriften d. Ver. f. Socialpol. CIV 1 S. 267. S. dagegen preufs. A.L.R. II 8 § 1560.

[3] H.G.B. 553 Abs. 4, Seem.O. 59 Abs. 4. Zur Entstehungsgeschichte dieser Vorschriften s. Entw. e. G. betr. Abänderung seerechtl. Vorschriften des H.G.B.

Digitized by Google

mäfsig bedarf es dazu seiner Einwilligung d. h. (B.G.B. 183) seiner vorherigen Zustimmung. Nur wenn er aufser stande ist, sie zu erteilen, oder wenn er sie ohne berechtigten Grund[1] verweigert, kann sie nach Anhörung eines Arztes durch dasjenige Seemannsamt ersetzt werden, in dessen Bezirk sich der Schiffer oder Schiffsmann zur Zeit befindet. Andererseits genügt aber auch das Einverständnis des Reeders und des Erkrankten oder Verletzten nicht zur Bewirkung der Überführung. Es mufs vielmehr zu ihr diejenige des behandelnden Arztes oder des Seemannsamtes hinzutreten. An der Verpflichtung des Reeders zur Gewährung der Verpflegung und Heilbehandlung wird hinsichtlich ihrer Dauer durch die erfolgende Überführung nichts geändert.

Den nach Mafsgabe der erörterten Vorschriften begründeten Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung verliert der Schiffer oder Schiffsmann, wenn er sich der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert[2]. Indessen tritt der Verlust des Anspruchs weder mit dem Zeitpunkte solches Handelns, noch für die ganze Zeit von da an ohne weiteres ein. Vielmehr entscheidet sowohl über die Berechtigung des Grundes als auch über Beginn und Dauer des Verlustes vorläufig das Seemannsamt, gegen dessen Entscheidung der Rechtsweg beschritten werden kann.

5. Der Anspruch des erkrankten oder verletzten Schiffers oder Schiffsmanns auf Verpflegung und Heilbehandlung steht selbständig neben dem Anspruch auf Beköstigung[3]. Allerdings wird durch die Verpflegung des Erkrankten oder Verletzten die Beköstigung regelmäfsig absorbiert werden. Aber einerseits sind Verpflegung und Heilbehandlung unter Umständen auch zu gewähren, wenn ein Anspruch auf Beköstigung nicht besteht, z. B. wenn der Schiffsmann nach der Anmusterung, aber vor dem Dienstantritt er-

---

Art. 1 § 553 Abs. 4, Entw. e. Seem.O. 54 Abs. 3, Begr. S. 67, Komm.Ber. S. 42 f., R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2877 f., 2880 f., Bd. 5 S. 4806, 4808 ff., 4814, 4819 f., Bd. 6 S. 5089 ff., XI. Legisl.-Per. I. Sess. Anl. Bd. 3 S. 1739, 1741, R.G. v. 12. V. 1904 Art. I Nr. II, Art. III Nr. II.

[1] Diese Worte werden von Loewe Anm. 4 zu § 59 nicht beachtet; er gelangt infolgedessen zu einer nicht zutreffenden Würdigung der Vorschrift.

[2] H.G.B. 553 Abs. 5, Seem.O. 59 Abs. 5 (in deren Fassung die consecutio temporum zu wünschen übrig läfst); dazu R.T. a. a. O. Bd. 4 S. 2879, 2881, Bd. 5 S. 4805, 4808—4811, 4813—4816, 4819 f.

[3] S. dagegen Lotmar, Arbeitsvertrag I 669, 671.

Digitized by Google

krankt ist, oder wenn der Anspruch auf Verpflegung und Heilbehandlung den Dienstvertrag überdauert. Andererseits kann auch der erkrankte Schiffer oder Schiffsmann den Anspruch auf Beköstigung haben, ohne kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung verlangen zu können, so wenn er sich die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung zugezogen hat. Der Anspruch auf Verpflegung und Heilbehandlung ist mithin ein selbständiger Anspruch aus dem Dienstvertrage[1]. Für den Schiffsmann tritt dies auch darin zutage, dafs die Vorschriften über diesen Anspruch der Abänderung durch Vertrag entzogen sind, diejenigen über den Beköstigungsanspruch nicht. Für den Schiffer gilt dies allerdings nicht. Er würde auf die kostenfreie Verpflegung im Krankheitsfalle ebenso im voraus bindend verzichten können, wie auf die Beköstigung. Die Selbständigkeit der beiden Ansprüche hat aber auch für ihn die Bedeutung, dafs in dem Verzicht auf den einen derjenige auf den andern nicht ohne weiteres enthalten ist. Demgemäfs kann auch der Verlust des Anspruchs auf kostenfreie Verpflegung in den Fällen von H.G.B. 553 Abs. 5 und Seem.O. 59 Abs. 5 den Verlust des Anspruchs auf Beköstigung nicht im Gefolge haben[2].

6. Der erkrankte oder verletzte Schiffer, der sich nicht die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung zugezogen oder den Dienst widerrechtlich verlassen hat, bezieht die Heuer mit Einschlufs aller sonst bedungenen Vorteile bis zur Einstellung des Dienstes, wenn er die Reise nicht antritt, und bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläfst, wenn er die Reise angetreten hat (H.G.B. 553a Abs. 1, 553b)[3]. In denselben Grenzen hat der erkrankte oder verletzte Schiffsmann Anspruch auf Fortbezug der Heuer (Seem.O. 61 Abs. 1, 62)[4]. Wenn der Schiffer vertragsmäfsig, der Schiffsmann gesetzlich (nach Seem.O. 44 Abs. 1) die Heuer von

[1] Vgl. auch Prot. VIII 3807.

[2] Die gegenteilige Ansicht ist von den Abgg. Kirsch und v. Savigny bei der Beratung von Seem.O. 59 Abs. 5 im Reichstage vertreten worden (R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4815[2], 4816[2]); s. dagegen die Ausführungen des Kommissars des Bundesrats v. Jonquières ebd. S. 4816[2].

[3] Vgl. Prot. z. A.D.H.G.B. IV 1934, 2015, 2034 ff., Entw. I. Lsg. 465 Abs. 1 Satz 4, Prot. VIII 3806 f., A.D.H.G.B. 523 Abs. 3.

[4] Vgl. hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 19, v. 1854 Art. 19, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 57 (dazu 58), lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 20, preufs. Entw. I z. H.G.B. I 504 a. E., II 462 Abs. 2, Mot. S. 251, Prot. IV 2012 f., Entw. I. Lsg. 485 Abs. 3, Prot. VIII 3846, A.D.H.G.B. 549 Abs. 1, 550, Seem.O. v. 1872 §§ 49, 50, Entw. v. 1900 §§ 56 Abs. 1, 57, Begr. S. 68 (vgl. Anl. A S. 120 f.).

Digitized by Google

einem dem Dienstantritte voraufgehenden Zeitpunkte bezieht, steht der Anwendung der genannten Vorschriften unter der Voraussetzung nichts im Wege, dafs der Dienstantritt vor oder nach der Erkrankung erfolgt ist. Dagegen trifft das Gesetz keine Bestimmung namentlich für den Fall, dafs der Schiffsmann nach der Anmusterung, aber vor Antritt des Dienstes erkrankt und infolgedessen den Dienst und die Reise nicht antritt. Auf Fälle dieser Art werden die genannten Vorschriften mit der Mafsgabe entsprechend anzuwenden sein, dafs der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt hätte erfolgen sollen, an die Stelle des Zeitpunktes der Einstellung des Dienstes gesetzt wird. Mit Bezug auf den Schiffsmann ist noch eine andere Verwendung der Analogie geboten. Ihm ist durch Seem.O. 61 nur der Fortbezug der Heuer gewährleistet. Da für eine verschiedene Behandlung von Schiffer und Schiffsmann in dieser Beziehung kein Grund vorliegt, mufs die Vorschrift des § 61 auf Fracht- und Gewinnanteil entsprechend angewendet werden (s. oben S. 488)[1]. Die Berechnung der nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen bedungenen Heuer erfolgt in den Fällen des H.G.B. 553a und der Seem.O. 61 nach den oben S. 506f. dargelegten Regeln.

Dem Schiffer wird der Bezug der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile[2] während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt nicht gekürzt (H.G.B. 553a Abs. 2). Die Vorschrift fügt der des Abs. 1 nichts Neues hinzu, da sie nur von einem solchen Aufenthalt in einer Krankenanstalt spricht, der den Heuerbezug nicht nach Abs. 1 endigen läfst[3]. Sie läfst aber den Gegensatz zu der den Schiffsmann betreffenden Regelung der Seem.O. 61 Abs. 2[4] schärfer hervortreten[5]. Dem Schiffsmanne gebührt für die Dauer des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt keine Heuer[6]. Nur wenn er Angehörige[7] besitzt, deren Unterhalt

[1] Vgl. Lyon-Caen et Renault V nr. 460ter.

[2] Abs. 2 des § 553a H.G.B., der nur die Heuer nennt, ist aus Abs. 1 zu ergänzen.

[3] Vgl. hierzu Prot. VIII 3806f.

[4] Fassung des R.G. v. 12. V. 1904 Art. 2 (R.G.Bl. S. 167f.).

[5] Über die Gründe für die ungleiche Behandlung s. Begr. S. 68, 209 (Nr. 3 zu §§ 553 bis 553b).

[6] Die entsprechende Anwendung auf Fracht- und Gewinnanteil, die vorher im Texte für § 61 Abs. 1 befürwortet worden ist, hat natürlich auch für Abs. 2 zu erfolgen.

[7] Dazu R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4824, s. auch Seem.O. 46 Abs. 3 und oben S. 513 Anm. 2.

Digitized by Google

er bisher ganz oder überwiegend[1] aus seinem Arbeitsverdienst als Schiffsmann bestritten hat, ist ein Viertel der Heuer zu zahlen. Für die zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen angenommenen Schiffsleute kommt hierbei die schon (oben S. 492) erwähnte, besondere Vorschrift von Seem.O. 61 Abs. 2 Satz 4 zur Anwendung.

Ist der Schiffer oder Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes zu Schaden gekommen[2], so hat er auch noch auf eine angemessene „Belohnung" Anspruch (H.G.B. 553a Abs. 3, Seem.O. 61 Abs. 3). Diese vom Gesetze so genannte Belohnung ist in Wahrheit eine Entschädigung[3]. Sie wird dem um die Verteidigung des Schiffes Verdienten nicht zu teil, wenn er zufällig nicht zu Schaden gekommen ist, und sie gebührt dem bei der Verteidigung zu Schaden Gekommenen, auch wenn er sich kein besonderes Verdienst erworben hat. Sie ist nicht als Entschädigung bezeichnet worden, damit es nicht scheine, als solle sie den Betrag des gesamten Schadens erreichen[4]. Ihre Festsetzung, für die das Gesetz weitere Anhaltspunkte nicht gibt[5], erfolgt für den Schiffsmann im Streitfalle vorläufig durch das Seemannsamt[6]. Gegen seine Entscheidung kann nach Maßgabe von Seem.O. 129 ff. der Rechtsweg beschritten werden, der für die Festsetzung der dem Schiffer zu gewährenden Belohnung im Streitfalle von vornherein in Frage kommt[7].

---

[1] Vgl. hierzu Begr. S. 68 f., Komm.Ber. S. 44 f., R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4822–4825, Bd. 6 S. 5091 f., XI. Legisl.Per. I. Sess. Bd. 3 S. 2424 ff.

[2] Vgl. hierzu Prot. VIII 3807.

[3] So wurde sie in der brem. V. v. 12. XI. 1852 § 61 auch genannt. Das Ed. Polit. VII 10 spricht allerdings von einer Belohnung, gewährt diese aber auch allen Mitgliedern der Besatzung, „die in einem rühmlichen Kampfe die Ehre der Flagge und der Nation aufrechterhalten werden" und hebt nur die bei solchem Anlaß dienstunfähig Gewordenen besonders hervor. Den Art. 263 des Code de comm. bringt v. Duhn, Z. f. H.R. XIV 113 zu Unrecht in diesen Zusammenhang.

[4] Prot. IV 2014 f.

[5] Für das A.D.H.G.B. hatte man in dieser Beziehung auf die Landesgesetzgebung verwiesen (Prot. IV 2015). Sie hat sich aber teils schweigend verhalten, teils (so Oldenb. Schiffsmanns.O. 1864 Art. 37 § 3, hamburg. Seem.O. 1865 Art. 18 Abs. 4, mecklenb. Musterrolle 1867 Art. 22 Abs. 2) auf die Widerholung der Vorschrift des A.D.H.G.B. beschränkt.

[6] Dazu Begr. S. 69.

[7] Der Hinweis hierauf ist in H.G.B. 553a überflüssigerweise stehen geblieben; vgl. A.D.H.G.B. 523 Abs. 4, 549 Abs. 2, Seem.O. 1872 § 49 Abs. 2, H.G.B. (ä. F.) 553 Abs. 4.

Digitized by Google

7. Mufs der Schiffer oder Schiffsmann wegen Erkrankung oder Verletzung am Lande zurückgelassen werden, so ist für seine Sachen und sein Heuerguthaben Sorge zu tragen[1]. Sie sind, soweit er selbst nicht ein anderes bestimmt, für den Schiffsmann durch den Schiffer, für den Schiffer durch seinen Stellvertreter behufs Fürsorge für ihre Aufbewahrung dem am Orte der Zurücklassung befindlichen Seemannsamte oder mit dessen Genehmigung einer anderen geeigneten Stelle, insbesondere der Verwaltung der Krankenanstalt, in die der Betreffende aufgenommen ist, zu überliefern. Die Ablieferung hat an eine solche Stelle zu erfolgen, wenn sich am Orte der Zurücklassung kein Seemannsamt befindet; dann hat aber der Schiffer oder sein Stellvertreter dem Seemannsamt, in dessen Bezirke die Zurücklassung erfolgt, von dem Sachverhalt Anzeige zu machen. Bei der Überlieferung der Gegenstände hat der Schiffer, bezw. sein Stellvertreter, eine von ihm und einem Schiffsoffizier, in Ermangelung eines solchen von einem Schiffsmanne unterschriebene Aufzeichnung der Sachen und des Betrags des Heuerguthabens beizufügen und ein zweites Exemplar dieser Aufzeichnung mit einem Vermerk der Überlieferungsstelle[2] dem Erkrankten oder Verletzten zu übergeben.

IV. Der Rückbeförderungsanspruch.

Schiffer und Schiffsmann dürfen nach dem Inhalte des Dienstvertrages regelmäfsig erwarten, bis zu seiner Beendigung mit dem Schiffe an den Ausgangspunkt seiner oder ihrer Reise zurückzukehren. In dieser Erwartung können sie sich dadurch getäuscht finden, dafs entweder das Schiff selbst nicht zurückkehrt, oder dafs es sie nicht mit zurückführt. Für den ihnen hieraus erwachsenden Schaden würden sie nach allgemeinen Grundsätzen vom Reeder keinen Ersatz zu beanspruchen haben, wenn sie infolge eines vom Reeder nicht zu vertretenden Umstandes in der Fremde zurückgeblieben wären. Nach besonderen seerechtlichen Vorschriften steht ihnen in Fällen dieser Art, insofern sie ihr Zurückbleiben nicht

[1] Seem.O. 63, 114 Abs. 1 Nr. 10. Dafs im Abs. 3 des § 63 nur von den Sachen, nicht auch von dem Heuerguthaben des Kapitäns die Rede ist, beruht auf einem Versehen (vgl. auch Begr. S. 69 zu § 58 des Entw.).

[2] Im Gesetze heifst es „unter Vermerk der Aufbewahrungsstelle". Da aber das Seemannsamt die Gegenstände nicht zur Aufbewahrung, sondern nur zur Fürsorge für sie überliefert erhält, braucht die Aufbewahrungsstelle dem Schiffer, bezw. Stellvertreter des Schiffers, zur Zeit der Überlieferung noch nicht bekannt zu sein.

Digitized by Google

selbst verschuldet haben, zum Teil sogar auch wenn dies der Fall ist, ein eigentümlich geregelter Anspruch auf Rückbeförderung gegen den Reeder zu[1]. Dieser Anspruch tritt auch in Fällen, in denen der Reeder nach allgemeinen Grundsätzen schadensersatzpflichtig wäre, an die Stelle des nach ihnen sich bestimmenden Ersatzanspruchs. Der Rückbeförderungsanspruch[2] greift überwiegend in Fällen der Beendigung des Dienstvertrages Platz[3]. Nur dem erkrankten oder verletzten Schiffer und Schiffsmann steht er ohne Rücksicht darauf zu, ob der Vertrag fortdauert oder nicht[4]. Er ist in diesem Falle an die allgemeinen Voraussetzungen geknüpft, durch die der Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung bedingt ist (oben S. 529 f.).

Hinsichtlich seines Inhalts ist der Rückbeförderungsanspruch für alle Fälle gleich geregelt, aber verschieden für Schiffer und Schiffsmann. Der Schiffer kann nach seiner Wahl freie Zurückbeförderung nach dem Heuerungshafen oder eine entsprechende Vergütung verlangen. Dem Schiffsmann gebührt freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen oder eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung, jedoch so, dafs hier der Schiffer die Wahl zu treffen hat. Wenn der Ausreisehafen aufserhalb des Reichsgebiets liegt, der Schiffsmann aber in einem Hafen des Reichsgebiets angeheuert worden ist, kann er, wie Seem.O. 60 Abs. 1 Satz 1[5] sagt, die Rückbeförderung auch nach dem Hafen, an (sic!) welchem er geheuert ist, verlangen. Im Hinblick auf das vorerwähnte Wahlrecht des Schiffers bedarf diese Vorschrift der Einschränkung dahin, dafs, wenn der Schiffer die Zurückbeförderung wählt, der Schiffsmann unter den genannten Voraussetzungen statt nach dem Ausreisehafen nach dem Heuerungshafen befördert zu werden be-

---

[1] Der Rückbeförderungsanspruch ist alten Ursprungs; vgl. schon Rooles von Oléron 3, Wisbysches Seer. 17, Barcelona V. v. 1340 Art. 7 (Pard. V 354), Cons. 222. Er ist jetzt von allen Gesetzgebungen anerkannt, wenn auch nach Voraussetzungen und Inhalt verschieden gestaltet.

[2] Über das Verhältnis der Rückbeförderungspflicht zur Heimschaffungspflicht (Wagner I 420 ff., jetzt R.G. v. 2. VI. 1902 R.G.Bl. S. 212) s. Hans. G.Z. XVIII (1897) Nr. 12, 120, XIX (1898) Nr. 52 (= RG. C.S. XLI Nr. 13).

[3] H.G.B. 547 Abs. 2, 548, 550, 555, SeemO. 66 Abs. 3, 69 Abs. 2, 71 Abs. 2 u. 3, 72 Abs. 2, 76. Auf diese Vorschriften wird in den §§ 38—40 zurückzukommen sein.

[4] H.G.B. 553 Abs. 6, Seem.O. 59 Abs. 6.

[5] Neu gegenüber Seem.O. v. 1872, vgl. Begr. S. 67 f., Komm.Ber. S. 44.

Digitized by Google

anspruchen kann. Im Wege der Vereinbarung kann auch allgemein an die Stelle des Ausreisehafens der Heuerungs- oder ein anderer Hafen als Rückbeförderungshafen gesetzt werden (Seem.O. 60 Abs. 1 Satz 2). Auch der Rückbeförderungsanspruch selbst kann zwar für den Schiffer, nicht aber auch für den Schiffsmann durch Vereinbarung ausgeschlossen werden. An die Stelle des gesetzlich oder vertragsmäfsig bestimmten Rückbeförderungshafens kann für den Schiffsmann auf dessen Antrag das Seemannsamt unter Umständen einen von ihm zu bezeichnenden Hafen treten lassen. Voraussetzung hierfür ist, dafs der Reeder oder sein Vertreter[1] dem Anspruche des Schiffsmanns auf freie Zurückbeförderung innerhalb einer vom Seemannsamte gesetzten Frist zu genügen unterläfst oder sich wegen Abwesenheit nicht in der Lage befindet, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Auch darf die Substituierung nur stattfinden, wenn durch sie dem Reeder keine höheren Kosten erwachsen. Dafs der Anspruch des Schiffsmanns nicht auf freie Zurückbeförderung schlechthin, sondern auf freie Zurückbeförderung oder entsprechende Vergütung nach Wahl des Schiffers geht, wird auch vom Abs. 2 des § 60 nicht berücksichtigt. Seine Vorschriften können daher nur mit den hieraus sich ergebenden, nicht für alle Fälle gleichen Modifikationen zur Anwendung gelangen[2].

Betreffs der Art, wie die Zurückbeförderung stattzufinden hat, enthält das Gesetz die folgenden Bestimmungen. Der Anspruch auf freie Zurückbeförderung umfafst auch den Unterhalt[3] während der Reise sowie die Beförderung der Sachen des Schiffers oder

---

[1] Die Nennung des Vertreters im Gesetze war unnötig. Auch ist ein sachlicher Unterschied zwischen dem Reeder oder seinem Vertreter im Sinne des § 60 Abs. 2 und dem das Wahlrecht des § 59 Abs. 6 ausübenden Kapitän nicht anzuerkennen (vgl. Prot. VIII 3840).

[2] Im allgemeinen ist zu sagen, dafs das Seemannsamt nur dann nach Mafsgabe des § 60 Abs. 2 verfahren kann, wenn der Schiffer entweder das Wahlrecht im Sinne der Zurückbeförderung ausgeübt oder es verloren und nun der Schiffsmann die Zurückbeförderung gewählt hat (B.G.B. 263 f.). Ist der Schiffer weggefallen und das Schiff verloren gegangen, daher die Einsetzung eines neuen Schiffers durch den Konsul nicht angängig, so hat der Reeder das Wahlrecht selbst oder durch einen Vertreter auszuüben. Nur wenn er sich hierzu „wegen Abwesenheit nicht in der Lage befindet", wird aus § 60 Abs. 2 (vgl. auch Begr. S. 68) der Wegfall seines Wahlrechts gefolgert und ohne weiteres nach Mafsgabe dieser Vorschrift verfahren werden dürfen.

[3] Darüber, dafs hierzu die Gewährung der Kleidung nicht gehört, s. preufs. Obertribunal in Striethorsts Archiv LXII 245—249 (auch Z. f. H.R. XIII 606 ff.).

Digitized by Google

Schiffsmanns (H.G.B. 547 Abs. 3, Seem.O. 78 Abs. 1 Satz 1). Den Schiffsoffizieren ist die Zurückbeförderung und der Unterhalt in der Kajüte zu gewähren (Seem.O. 78 Abs. 1 Satz 2); um so mehr gilt dies zu Gunsten des Schiffers. Über die Art der Zurückbeförderung entscheidet, soweit es sich um Schiffsleute mit Einschlufs der Schiffsoffiziere handelt, im Streitfalle vorläufig das abmusternde Seemannsamt (Seem.O. 78 Abs. 2). Dem Schiffsmanne[1] gegenüber ist der Reeder befugt, sich von der Verpflichtung zur freien Rückbeförderung durch Erbringung einer anderen Leistung zu befreien (facultas alternativa), wenn der Schiffsmann arbeitsfähig ist und das Seemannsamt[2] seine Einwilligung[3] gibt (Seem.O. 79). Die andere Leistung besteht darin, dafs dem Schiffsmann ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem Kauffahrteischiffe nachgewiesen[4] wird, welches nach dem Rückbeförderungshafen oder einem ihm nahe belegenen Hafen geht[5]. Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so mufs dieses Schiff ein deutsches, ist er kein Deutscher, so kann es auch ein Schiff seiner Nationalität sein. Geht das Schiff nicht nach dem Rückbeförderungshafen selbst, so gebührt dem Schiffsmann eine entsprechende Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung bis zu jenem Hafen. Durch die in Gemäfsheit des § 79 erfolgende Nachweisung einer entsprechenden Dienststellung wird zugleich auch dem Anspruche auf Fortbezug der Heuer genügt, der dem Schiffsmann neben dem Rückbeförderungsanspruch in fast allen Fällen[6] zusteht. Insoweit wird auf die Vorschrift des § 79 noch zurückzukommen sein.

---

[1] D. h. nach Seem.O. 3 Abs. 2 Satz 2 auch dem Schiffsoffizier (vgl. Begr. S. 57 zu § 73).

[2] Der Einwilligung des Schiffsmanns selbst bedarf es nicht; vgl. Komm. Ber. S. 57 f., R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4848 f.

[3] Das Gesetz sagt nach dem Vorgange der Seem.O. v. 1872 § 66 „Genehmigung"; s. aber B.G.B. 184 Abs. 1.

[4] D. h. so nachgewiesen, dafs die Annahme von dem Schiffsmann abhängt Dieser braucht sich nicht selbst um das Engagement zu bemühen (Loewe zu § 79), aber es darf auch nicht nur an ihm liegen, dafs dasselbe nicht zustande kommt.

[5] Vgl. dazu Begr. S. 76. S. auch Prot. z. A.D.H.G.B. IV 1999 f., Entw. I. Lsg. 480 Satz 4, Prot. VIII 3841.

[6] Nur nicht im Falle von Seem.O. 59 Abs. 6, vgl. 61 Abs. 1 Nr. 2.

Digitized by Google

V. Endigung[1].

A. Unmittelbar kraft Rechtssatzes. § 38.

Die Endigung des Dienstvertrages ist weder für den Schiffer durch das H.G.B., noch für den Schiffsmann durch die Seem.O. erschöpfend geregelt. Beide Gesetze schweigen z. B. ganz über die gleichwohl unzweifelhaft jederzeit zulässige Aufhebung des Vertrages im Wege der Vereinbarung, und sie setzen zwar voraus, bestimmen aber nicht ausdrücklich, dafs der Vertrag durch den Tod des Schiffers oder Schiffsmanns sein Ende findet. Der Umfang aber, in welchem demzufolge auf allgemeine Vorschriften sei es des Handelsrechts oder des bürgerlichen Rechts zurückgegriffen werden mufs, ist für den Dienstvertrag des Schiffers und für den Heuervertrag verschieden. Das Sonderrecht der Seem.O. für den letzteren ist auch hier umfassender, als das des H.G.B. für den ersteren.

Die Dienstverträge der Schiffsbesatzung endigen, wie die Dienstverträge überhaupt, entweder unmittelbar kraft Rechtssatzes oder kraft einer Willensäufserung einer Partei, bezw. einer Willenseinigung beider Parteien, die von der Rechtsordnung mit der Wirkung, die Vertragsendigung herbeizuführen, ausgestattet worden ist. Es sind zunächst die Endigungsgründe der ersteren Art insoweit zu betrachten, als ihre Zulassung oder ihre Wirkung Gegenstand besonderer seerechtlicher Vorschriften ist.

I. Ist der Dienstvertrag des Schiffers oder Schiffsmanns für eine bestimmte Zeit eingegangen, so tritt mit deren Ablauf von selbst seine normale Endigung ein (B.G.B. 620 Abs. 1)[2]. Es kann

[1] Literatur: a) deutsche: Pöhls I §§ 380, 398, 405 f.; v. Kaltenborn I 142—144, 199—202; Nizze, Das allgemeine Seerecht I, §§ 138—140; Lewis, Handbuch, §§ 20, 26; Perels, Öffentl. Seerecht, § 30; Pappenheim, Geschichtl. Entwickelung, S. 190—194; ferner die oben S. 447 Anm. 4 genannten Kommentare; b) fremde: Abbott S. 218 f., 227 f., 250—281: Maclachlan S. 213 f., 229 ff., 236 ff.; Kist V² S. 99—102, 166—176; Molengraaff S. 258, 265 f.; Gram, Den private Søret efter Dansk Lovgivning, §§ 30, 32; Hallager-Hagerup §§ 16, 28 f.; Hambro §§ 16, 31—34; Bentzon S. 97—99, 118 f., 122 f.; Platou S. 139—148, 201—215; Lang, Finlands sjörätt I 241—246, 327—336, 339—341, 343—347; Cresp I 374—385; Laurin ebd. 537—563, 649—658; Desjardins III nr. 691—721, 734—738; Lyon-Caen et Renault V nr. 422—455bis, 500—516; Vidari VI nr. 5060—5070, 5238—5296, 5330—5354; Pipia I 513—521, 564 f., 570—578; Estasén a. a. O (oben S. 448 Anm. 4).

[2] Nach Seem.O. 67 ist der für eine bestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann, sofern keine andere Vereinbarung getroffen ist, verpflichtet, bis zum Ablaufe

Digitized by Google

aber der Dienstvertrag des Schiffsmanns unter Umständen von Rechts wegen oder nach dem Willen einer der Parteien eine Verlängerung seiner Dauer erfahren. Voraussetzung hierfür ist, dafs der Ablauf der vereinbarten Vertragszeit während einer Reise erfolgt. Dann kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung der Schiffsmann seine Entlassung erst in dem nächsten Hafen verlangen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft[1]. Das Verlangen der Entlassung bezeichnet hier nur die Geltendmachung der Endigung des Vertrages. Der Schiffsmann kann diesen nicht fortbestehen lassen, indem er die Entlassung nicht verlangt. Andererseits ist die Vorschrift nicht dahin zu verstehen, dafs das Dienstverhältnis bis zur Erreichung eines Hafens der bezeichneten Art fortdauere. Denn der Schiffer ist aufser im Falle des § 67 Abs. 2 Satz 3 (s. unten) allerdings berechtigt, auch in dem angelaufenen Nothafen den Schiffsmann zu entlassen. Ist es dem Schiffer nicht möglich[2], in dem zwecks Löschens oder Ladens angelaufenen Hafen einen Ersatzmann anzuheuern, so ist der Schiffsmann verpflichtet, gegen eine Erhöhung der Heuer um ein Viertel den Dienst bis zu einem Hafen, in welchem der Ersatz möglich ist, längstens aber noch drei Monate hindurch fortzusetzen[3]. Einen ähnlichen Anspruch auf Fortsetzung des Dienstverhältnisses hat der für eine bestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann, wenn sie während einer Reise abläuft, in dem Falle, dafs seine Anheuerung in einem Hafen des Reichsgebiets erfolgt ist. Auf sein Verlangen mufs dann das Dienstverhältnis unter den bisherigen Bedingungen bis zur Rückkehr nach einem Hafen des Reichsgebiets, jedoch

---

dieser Zeit im Dienste zu verbleiben. Die Vorschrift ist mit Ausnahme des Vorbehalts abweichender Vereinbarung (s. Komm.Ber. S. 47 f.) selbstverständlich. Dieser Vorbehalt selbst aber kann nicht nur, wie es nach dem Wortlaute scheint, betreffs der Dienstpflicht des Schiffsmanns, sondern er mufs betreffs der Vertragsdauer überhaupt Geltung haben. Ob in der Übernahme des Auftrags zu einer Reise seitens des auf bestimmte Zeit angestellten Schiffers eine Vereinbarung des Inhalts zu erblicken ist, dafs der Schiffer diese Reise jedenfalls auszuführen verpflichtet sein soll, ist nach den Umständen zu beantworten; vgl. dazu Prot. IV 1948 ff., 1957 f.

[1] Dafs ein Löschen oder Laden wirklich stattfindet, ist nicht erforderlich, vgl. Platou S. 197, 196 (norweg. Mot. S. 96) zu Skandinavien 82 Abs. 1 Satz 2 (s. schon Norwegen 1860 § 29 Abs. 2), dem die Vorschrift der Seem.O. nachgebildet ist (Begr. S. 71).

[2] Er hat dies durch Bescheinigung des Seemannsamts oder in Ermangelung eines solchen der örtlichen Behörde darzutun.

[3] Seem.O. 67 Abs. 2 Satz 2 (Begr. S. 71, Komm.Ber. S. 48), österr. Entw. v. 1901 (Herrenhausvorlage) § 68 Abs. 3.

Digitized by Google

nicht über drei Monate hinaus fortgesetzt werden. Dieser Anspruch des Schiffsmanns kann nicht wegbedungen werden[1].

Hinsichtlich der Bemessung der Vertragsdauer sind die Parteien im allgemeinen frei. Doch besteht eine dreifache Schranke. Wird das Dienstverhältnis für die Lebenszeit des Arbeitnehmers oder für längere Zeit als fünf Jahre eingegangen, so kann das dem Dienstpflichtigen nach B.G.B. 624 zustehende Kündigungsrecht im Wege der Vereinbarung nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden[2]. Dies gilt gleichmäfsig für den Dienstvertrag des Schiffers und für den Heuervertrag. Ferner kann das Recht des Reeders, den Schiffer jederzeit zu entlassen (H.G.B. 545 s. unten § 39 Nr. III), überhaupt nicht, daher namentlich auch nicht durch Festsetzung einer bestimmten Dauer des Vertrages, wegbedungen werden. Endlich ist für den Heuervertrag zwingend vorgeschrieben, dafs alle seine Lösung betreffenden Zeitbestimmungen für beide vertragschliefsenden Teile gleich sein sollen[3]. Die Vorschrift ist derjenigen der Gew.O. 122 Satz 2[4] nachgebildet, die nach B.Sch.G. 25 Abs. 1 auch für das Dienstverhältnis der Mannschaft in der Binnenschiffahrt gilt. Doch unterscheidet sich die Bestimmung der Seem.O. von ihrem Vorbilde dadurch, dafs die ihr entgegenstehende Vereinbarung nicht nichtig ist[5]. Vielmehr kann im Falle einer solchen nur der Schiffsmann die dem anderen Teile zugestandene Zeitbestimmung auch für sich in Anspruch nehmen. Dies ist aber natürlich nur dann von Bedeutung, wenn die Ungleichheit der vereinbarten Zeitbestimmung eine solche zu Ungunsten des Schiffsmanns ist. Für den entgegengesetzten Fall liegt eine lex imperfecta

---

[1] Die R.T.Komm. (Ber. S. 48) hat zwar die freie Vereinbarung für den ganzen Abs. 2 des jetzigen § 67 beibehalten wollen. Im Gesetze ist dies aber nicht zum Ausdruck gelangt, und es kann nach dem Zweck der Vorschrift (Begr. S. 71) und gegenüber derjenigen des § 1 Abs. 2 nicht angenommen werden; so auch Loewe Anm. 3 zu § 67.

[2] Lotmar, Arbeitsvertrag I 587.

[3] Seem.O. 27 Abs. 2, vgl. Begr. S. 50 f.

[4] S. dazu Lotmar a. a. O. I 589 ff.

[5] Die Abweichung von Gew.O. 122 (s. auch H.G.B. 67 Abs. 1 u. 4) wird von der Begr. S. 50 f. damit gerechtfertigt, dafs es bei Statuierung der Nichtigkeit vielfach an einer klaren Bestimmung über die Beendigung des Vertragsverhältnisses fehlen würde. Indessen trifft dies beim Heuervertrage ebensowenig zu, wie es bei den Verträgen der Gew.O. und des H.G.B. zutreffen würde. Bei Nichtigkeit der vereinbarten Zeitbestimmung kämen einfach die gesetzlichen Vorschriften für die Beendigung des Heuervertrages zur Anwendung, wenn dieser nicht etwa nach B.G.B. 139 selbst nichtig wäre.

Digitized by Google

vor. Die entsprechende Anwendung der in Rede stehenden Vorschrift ist ausgeschlossen, weil diese auf der wirtschaftlichen Ungleichheit in der Lage der Vertragsparteien beruht[1].

II. Der für eine Reise geschlossene Heuervertrag endigt, wenn ihr Endziel bei der Anheuerung angegeben worden ist, mit dessen Erreichung[2], andernfalls[3] ohne Rücksicht auf etwaige Zwischenreisen[4] mit der Beendigung der Rückreise[5]. Die Rückreise im Sinne dieser Vorschrift ist regelmäfsig die Reise nach dem Hafen, von dem das Schiff die Ausreise angetreten hat. Wenn dies aber von einem deutschen Hafen aus geschehen ist und das Schiff nun von einem nichteuropäischen Hafen (§ 82) kommt, gilt als Rückreise auch jede Reise nach einem Hafen Grofsbritanniens, des Kanals, der Nordsee, des Kattegats, des Sundes oder der Ostsee. Nur besteht hierfür die zwiefache Voraussetzung, dafs die Reise tatsächlich in dem betreffenden Hafen endet[6], und dafs dies der Schiffsmannschaft spätestens alsbald nach der Ankunft vom Schiffer erklärt wird (§ 66 Abs. 2). Die rechtliche Behandlung der Reise nach einem solchen Hafen als einer Rückreise erstreckt

---

[1] Dagegen tritt die Nichtigkeit nach der Gew.O. und des H.G.B. (s. S. 545 Anm. 5) ohne Rücksicht darauf ein, zu wessen Gunsten die vorgeschriebene Gleichheit verletzt worden ist. Vgl. Staub, Supplement (1897), S. 16 Anm. 5, Lehmann und Ring Nr. 3 zu § 67, Lotmar, Arbeitsvertrag I 591, 593, auch oben S. 409. Die gegenteilige Meinung (Makower Anm. II zu § 67, Düringer und Hachenburg Anm. III zu § 67, Staub, Komm. Anm. 7 zu § 67) legt das Gesetz nicht aus, sondern deutet es um.

[2] „Fet lo viatge, mariner es libertat" Cons. 105 Rubr.

[3] Z. B. bei Heuerung „von London nach Australien und weiter", s. R.G. C.S. XX Nr. 41.

[4] Schutz gegen den Mifsbrauch dieser Vorschrift gewährt dem Schiffsmann das Kündigungsrecht aus §§ 74 Nr. 3, 75 (s. dazu unten S. 580 f.).

[5] § 66 Abs. 1, vgl. dazu preufs. Entw. I 497 Abs. 1 u. 2, Berl. Prot. S. 130, Entw. II 453, Mot. S. 248 f., Prot. IV 1983, Entw. I. Lsg. 477, Prot. VIII 3837, A.D.H.G.B. 538, Seem.O. v. 1872 § 54 (Mot. S. 51 f.), Entw. v. 1900 § 61, Begr. S. 70 f., Komm.Ber. S. 47. Der Wortlaut des § 66 Abs. 1 darf nicht darüber täuschen, dafs hier die Dauer nicht nur, wie in der R.T.Komm. behauptet wurde, der Dienstpflicht des Schiffsmanns, sondern des Heuervertrages überhaupt geregelt ist. Das ergibt sich ohne weiteres aus dem sonstigen Inhalt der Vorschrift (besonders Abs. 3) und wird durch ihre Entstehungsgeschichte bestätigt (s. die vorstehenden Zitate, bes. Mot. v. 1872 S. 52). Der neu aufgenommene Abs. 2 des § 28 (Begr. S. 51, Komm Ber. S. 14, 47) ermangelt der selbständigen, sachlichen Bedeutung. Er wiederholt in korrekterer Fassung einen Teil dessen, was im § 66 bestimmt ist, läfst aber seinen zweiten Absatz unberücksichtigt.

[6] Über die Bedeutung dieser Voraussetzung s. Begr. S. 70.

Digitized by Google

sich aber nicht über die Frage der Endigung des Heuervertrages selbst hinaus. Hinsichtlich der Ansprüche des Schiffsmanns gegen den Reeder steht eine Rückreise dieser Art jeder anderen nicht im Ausreisehafen endenden Rückreise gleich.

Die Vorschrift des § 66 Abs. 1 findet nur Anwendung, wenn in dem Heuervertrage nicht ein anderes bestimmt ist. Der Hauptfall solcher abweichenden Bestimmung ist der schon erwähnte der Anheuerung für eine Reise mit bestimmtem Endziele[1]. Von diesem Falle abgesehen ist die Zulassung abweichender Vereinbarung seitens des § 66 Abs. 1 von geringerer Bedeutung[2], als in der entsprechenden Vorschrift der Seem.O. v. 1872 (§ 54 Abs. 1). Da diese sich nicht nur auf den für eine Reise geschlossenen, sondern auf den Heuervertrag überhaupt bezog, diente in ihr der Vorbehalt abweichender Vereinbarung namentlich auch dazu, die auf bestimmte Zeit erfolgte Heuerung auszuschliefsen.

Wenn die Rückreise, mit deren Beendigung das Dienstverhältnis aufhört, nicht im Ausreisehafen endet, hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 78, 79) nach diesem Hafen oder nach Wahl des Schiffers[3] auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung. Aufserdem gebührt ihm neben der verdienten Heuer (s. oben S. 506 f.) die Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung. Für die Berechnung dieser Dauer verweist § 66 Abs. 3 auf die Vorschriften des § 73[4]. Die Festsetzung der Dauer der Rückbeförderung er-

[1] In Seem.O. 28 Abs. 2 ist er neben der anderweitigen Vereinbarung besonders erwähnt.

[2] Dafs solche Vereinbarung dem Schiffsmanne nur zum Vorteil gereichen könne, ist in der R.T.Komm. (Ber. S. 47) im Zusammenhange mit dem oben S. 546 Anm. 5 erwähnten Irrtum behauptet worden.

[3] Nach Seem.O. v. 1872 § 54 Abs. 3 hatte in diesem Falle der Schiffsmann das Wahlrecht. Dies beruhte jedoch nur auf versehentlicher Beibehaltung der gleichen Vorschrift des Art. 538 Abs. 2 A.D.H.G.B., die ihrerseits schon auf eine Unachtsamkeit (vgl. Prot. VIII 3837, 3833) zurückzuführen war.

[4] Diese Vorschriften sind gegenüber denen der Seem.O. v. 1872 § 60 vereinfacht und den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend gestaltet worden, s. Begr. S. 73 f. Sie unterscheiden nach der Lage des Rückbeförderungshafens, nach dem Orte der Entlassung, d. h. im Falle des § 66 der Endigung der Rückreise, und nach der Art des Beförderungsmittels. Ist der Rückbeförderungshafen ein Hafen des Reichsgebiets, so wird die Dauer der Rückbeförderung mittelst Dampfschiffs zu einem halben Monat gerechnet, wenn die Entlassung in einem Hafen der Nordsee oder des Englischen Kanals, der Ostsee oder der an diese angrenzenden Gewässer erfolgt. Je nachdem sie in

Digitized by Google

folgt im Streitfalle vorläufig durch das Seemannsamt (§ 73 Abs. 4). Es fragt sich, ob der Schiffsmann auf Grund des § 66 Abs. 3[1] neben der verdienten Heuer diejenige „für die Dauer der Zurückbeförderung" nur dann zu fordern hat, wenn er zurückbefördert wird, oder auch dann, wenn er an Stelle der Zurückbeförderung eine Vergütung erhält. Zu Gunsten der ersteren Möglichkeit fällt namentlich[2] die Vorschrift des § 79 ins Gewicht, nach welcher durch die Nachweisung einer entsprechenden Dienststellung (s. oben S. 542) dem Anspruche nicht nur auf freie Zurückbeförderung, sondern auch auf Fortbezug der Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung genügt wird. Indessen darf aus dieser Vorschrift nicht die durchgängige Zusammengehörigkeit der Rückbeförderung und des Heuerbezugs für die Dauer der Rückbeförderung gefolgert werden. Denn der Wegfall des Fortbezuges der Heuer unter den Voraussetzungen des § 79 würde sich auch aus allgemeinen Grundsätzen ergeben[3]. Dagegen kann die Meinung des Gesetzes nicht dahin gehen, dafs der Schiffer im Falle des § 66 Abs. 3 und der gleichartigen Vorschriften der Seem.O. zwischen der Rückbeförderung und einer ihr entsprechenden Vergütung wählen und mit der Wahl der letzteren zugleich den Anspruch des Schiffsmanns auf Fortbezug der Heuer beseitigen können soll. So wie umgekehrt

einem sonstigen europäischen Hafen (mit Einschluſs der nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres) erfolgt oder in einem außereuropäischen Hafen mit Ausnahme der alsbald zu nennenden oder in einem Hafen des Großen Ozeans oder Australiens, wird die Dauer der Rückbeförderung mittelst Dampfschiffs zu einem Monat, zu anderthalb Monaten oder zu zwei Monaten gerechnet. Muſs die Rückbeförderung ganz oder teilweise mittelst Segelschiffs stattfinden, so ist für die mittelst Segelschiffs zurückzulegende Strecke das Doppelte der Dauer der Dampfschiffsbeförderung zu rechnen. Erfolgt die Rückbeförderung nach einem europäischen Hafen unter ausschließlicher Benutzung der Eisenbahn, so wird die Dauer der Reise nicht in Ansatz gebracht. Ist der Rückbeförderungshafen nicht im Reichsgebiete belegen, so sind die Sätze für die Beförderung nach einem Hafen des Reichsgebiets bei der Festsetzung der Dauer der Rückbeförderung angemessen zu berücksichtigen.

[1] Dieselbe Frage ergibt sich für die im übrigen später zu besprechenden §§ 69 Abs. 2, 71 Abs. 3, 72 Abs. 2, 76 und hinsichtlich des Schiffers für H.G.B. 548 und 550.

[2] Auch der Ausdruck „Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung" ist zu beachten; § 73 Abs. 1 spricht sogar von der für die Rückreise gebührenden Heuer.

[3] Vgl. B.G.B. 324 Abs. 1 Satz 2. Der jetzige § 79 weicht daher nur formell von dem früheren § 66 ab, der des Fortbezuges der Heuer nicht gedachte; vgl. Begr. S. 75 f.

Digitized by Google

das H.G.B. nicht beabsichtigen kann, dem Schiffer in den Fällen der §§ 548, 550 die Wahl zwischen freier Rückbeförderung und Vergütung einzuräumen und die letztere nach dem Werte der ersteren zu bemessen, zugleich aber als Ersatz auch des Fortbezugs der Heuer dienen zu lassen.

„Nach beendigter Reise kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist“ (Seem.O. 68[1]). Die Vorschrift setzt voraus, dafs an sich mit der Beendigung der Reise auch die des Heuervertrages gegeben ist. Dann wird dieser nicht etwa gesetzlich bis zu dem bezeichneten Zeitpunkte verlängert, so dafs der Schiffsmann auch gegen den Willen des Schiffers (Reeders) im Dienste zu verbleiben befugt wäre. Er hat vielmehr nur auf Verlangen des Schiffers den Dienst fortzusetzen[2], dann aber auch die Fortgewährung der vertragsmäfsigen Vergütung zu beanspruchen. Die Vorschrift ist auch auf den für bestimmte Zeit geheuerten Schiffsmann anzuwenden, wenn die Beendigung des Vertrages mit der der Reise zusammenfällt.

III. Vor seinem normalen Ablaufe wird der Dienstvertrag des Schiffers und des Schiffsmanns durch den Tod des Dienstpflichtigen beendigt. Das Gesetz spricht dies, wie erwähnt, als selbstverständlich nicht besonders aus (vgl. aber B.G.B. 613 Satz 1). Es befafst sich aber mit der Regelung der Verpflichtungen, die dem Reeder auf Grund und aus Anlafs des erloschenen Vertrages gegenüber den Erben des Schiffers oder Schiffsmanns obliegen. Wenn der Schiffer nach Antritt des Dienstes stirbt, hat der Reeder nach H.G.B. 554 Abs. 1 die bis zum Todestage verdiente Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile zu entrichten[3]. Betreffs des Schiffsmanns bestimmt Seem.O. 64 Abs. 1

---

[1] Begr. S. 71, Komm.Ber. S. 48; vgl. Seem.O. 1872 § 55, vorher hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 21, 1854 Art. 21, 1865 Art. 21, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 20, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 23, oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 28 § 5, mecklenb. Musterr. v. 1867 Art. 32.

[2] Nach Skandinavien 84 (für die Endigungsfälle der §§ 82, 83) nicht über eine Woche nach der Ankunft hinaus; Norwegen 84 läfst diese Einschränkung für den ersten Steuermann nicht gelten. Vgl. ferner die hinsichtlich ihres Anwendungsgebiets auseinandergehenden Vorschriften von Italien 544 Abs. 1, Portugal 535 § un., Japan 586, für das englische Recht Abbott S. 241 und Maclachlan S. 248 f.

[3] Dies ist aber nicht zwingenden Rechts, vgl. Hans. G.Z. I (1880) Nr. 41.

Digitized by Google

das Gleiche, jedoch nur in Ansehung der Heuer[1]. Auf den somit nicht inbegriffenen Fracht- oder Gewinnanteil mufs diese Vorschrift entsprechend angewendet werden (dazu oben S. 488 f.)[2]. Die Bestimmungen des H.G.B. und der Seem.O. besagen nur, was sich auch aus allgemeinen Grundsätzen ergeben würde. Sie waren ursprünglich besonders als Gegensatz zu solchen Vorschriften gedacht, welche den Erben weitergehende Ansprüche einräumten[3]. Aus ihrer Fassung darf nicht[4] gefolgert werden, dafs der Reeder keine Verpflichtungen habe, wenn der Schiffer oder Schiffsmann vor Antritt des Dienstes gestorben ist. Das wird freilich die Regel sein, weil im allgemeinen erst von diesem Zeitpunkte an die Heuer läuft und verdient werden kann. Wenn aber der Schiffsmann angemustert worden ist und vor dem Dienstantritte stirbt, mufs auch sein Erbe beanspruchen können, was ihm selbst für die Zeit bis

[1] Mit dem deutschen Rechte stimmen überein Skandinavien 67 (vgl. auch 68), 93, Japan 580, die englische Jurisprudenz (Abbott S. 259 f., Maclachlan S. 236 f.; über die Vereinigten Staaten s. Desjardins III 332 f.). Die übrigen Gesetze sprechen meist bei Monatsheuerung dem Erben ebenfalls die Heuer bis zum Todestage des Schiffsmanns zu; bei Reiseheuerung gewähren sie ihm die Heuer zur Hälfte, wenn der Erblasser auf der Ausreise oder am Bestimmungsorte, dagegen ganz, wenn er auf der Rückreise gestorben ist. Vgl. Ed. Polit. VII 37, 38, 40, Frankreich 265, 272, Holland 431, Chile 946, Belgien 60, 64, Italien 539, Portugal 531, Spanien 645, Argentinien 1014. Diese Unterscheidungen finden sich bereits im Cons. 84 f., s. zum Teil auch Pisa Brev. cur. mar. v. 1305 c. 76 (Bonaini III 404 f.); ferner Genua stat. off. Gaz. (1441) c. 102, H.R. C I Nr. 367 (1482) Art. 18 f., niederl. Ord. v. 1551 Art. 29 (Pard. IV 55), v. 1563 III 17 (ebd. 77 f.), dän. Seer. v. 1561 c. 19, hamb. Stat. v. 1603/5 II 14 Art. 30, schwed. Seer. v. 1667 Skipm.B. 12 § 1, Christian V's D. L. IV 1, 31, Ord. de la mar. IV 3, 13 u. 14 (anscheinend unmittelbar an das Konsulat anknüpfend), preufs. Seer. v. 1727 IV 42, A.L.R. II 8 §§ 1561 f. Unklar ist die Vorschrift der Rooles v. Oléron 7 a. E. (vgl. Wisbysches Seer. 21 a. E.).

[2] Es wird zunächst der Anteil zu ermitteln sein, der auf den Verstorbenen entfallen wäre, und dann der von ihm bis zu seinem Tode verdiente Betrag mit Rücksicht auf den vollen Anteil nach Verhältnis der geleisteten Dienste sowie des etwa zurückgelegten Teiles der Reise bestimmt werden müssen (vgl. Seem.O. 80). Die Ord. de la mar. IV 3, 14 u. 21 bestimmte (im Anschlufs an Cons. 83?), dafs der Fracht- oder Gewinnanteil den Erben unverkürzt gebühre, wenn der Schiffer oder Schiffsmann nach Antritt der Reise gestorben sei. Diese schwer zu rechtfertigende Vorschrift (s. bereits Valin I 747) ist noch jetzt vielfach geltendes Recht, vgl. Ed. Polit. VII 39 f., Holland 431 usw. (s. die Ausführungen oben Anm. 1). Das französ. G. v. 12. VIII. 1885 hat die entsprechende Bestimmung des Code 265, 272 zu Gunsten des Reeders etwas abgeändert.

[3] Vgl. Mot. z. preufs. Entw. II S. 251, Prot. IV 2024 f., 2036.

[4] Mit Schaps Anm. 1 zu § 554.

Digitized by Google

zum Dienstantritte zu zahlen gewesen wäre (Seem.O. 44). Dasselbe müfste gelten, wenn der Schiffer nach Vereinbarung schon vom Vertragsabschlusse an die Heuer zu beziehen gehabt hätte.

Unter gewissen Voraussetzungen hat der Reeder auch die Kosten der Bestattung des Schiffers oder Schiffsmanns zu tragen[1]. Bezüglich des Schiffers ist dies nur der Fall, wenn sein Tod nach dem Antritt der Reise erfolgt ist[2]. Betreffs des Schiffsmanns gilt es nach Seem.O. 64 Abs. 1, wenn er nach Antritt des Dienstes und innerhalb der Zeit der Fürsorgepflicht des Reeders (§ 59 s. oben S. 531 f.) gestorben ist. Auch hier wird dem Dienstantritt die Anmusterung gleichzustellen sein, deren Aufnahme in den § 64 bei ihrer Einschaltung in § 59 wohl nur vergessen worden ist[3]. Andererseits kann die Tragung der Bestattungskosten dem Reeder nicht schon dann auferlegt werden, wenn der Schiffsmann innerhalb der Fristen des § 59 Abs. 1 stirbt, sondern nur, wenn sein Tod auch in Verfolg eben der Krankheit oder Verletzung eintritt, derentwegen er die Reise nicht angetreten oder das Schiff nach Antritt der Reise verlassen hat. Die Verpflichtung des Reeders besteht auch dann, wenn der Verstorbene seinen Tod selbst ver-

[1] Die älteren Gesetze verpflichten überwiegend den Erben zur Tragung der Bestattungskosten. Sie ermächtigen den Schiffer, dieselben von der auszuzahlenden Heuer abzuziehen oder auch sich ihretwegen an die Sachen des Verstorbenen zu halten. So niederl. Ord. v. 1551 Art. 29, v. 1563 II 17, hamb. Stat. v. 1603/5 II 14, 30, schwed. Seer. v. 1667 Skipm.B. 12 § 1, preufs. Seer. v. 1727 IV 42, A.L.R. II 8 § 1563 (s. aber auch 1566), Ed. Polit. VII 41. In neuerer Zeit werden die Kosten regelmäfsig dem Reeder (allerdings nicht überall unter denselben Voraussetzungen) auferlegt; vgl. für Deutschland schon hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 20, v. 1854 Art. 20, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 62, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 21, ferner Holland 429, Finnland 76 Abs. 1 („soweit die noch ausstehende Heuer des Verstorbenen dazu nicht ausreicht"), Skandinavien 93 u. a. S. auch Frankreich, dessen Code schweigt, Desjardins III 327 und Lyon-Caen et Renault V nr. 469 (ebenso für Belgien Jacobs I nr. 268). Die Fürsorge für die Bestattung selbst regelt sich nach öffentlichrechtlichen Vorschriften (vgl. den entsprechenden Fall von B.G.B. 1968), denen hinsichtlich der Bestattung des Schiffsmanns die Bestimmungen von Seem.O. 64 Abs. 2 und 3, 114 Abs. 1 Nr. 11 hinzutreten. Vgl. auch Wagner I 321 Anm. 8. Über die Nachlafsfürsorge s. ebd. 322 f., jetzt Seem.O. 65 Abs. 2—4, 114 Abs. 1 Nr. 11.

[2] H.G.B. 554 Abs. 1 (wo nach dem Vorgange der Seem.O. v. 1872 § 51 die Beerdigungskosten durch die Bestattungskosten hätten ersetzt werden sollen); vgl. A.D.H.G.B. 524 Abs. 1, Prot. IV 2096.

[3] In der R.T.Komm. (Ber. S. 46) „herrschte allseitiges Einverständnis darüber, dafs der Reeder die Bestattungskosten zu tragen habe, sofern der Tod innerhalb der Zeit der Fürsorgepflicht des Reeders (§ 54) erfolgt".

Digitized by Google

schuldet hat. Hat er den Dienst widerrechtlich verlassen, so werden die Vorschriften von H.G.B. 553b und Seem.O. 62 entsprechend anzuwenden sein[1].

Ist der Schiffer oder Schiffsmann bei Verteidigung des Schiffes getötet worden, so hat der Reeder dem Erben auch noch eine angemessene „Belohnung" zu entrichten. Dafs es sich hier in Wahrheit um eine besondere Entschädigung handelt, ergibt sich aus früher (oben S. 538) Bemerktem[2].

IV. Nach Seem.O. 69 Abs. 1 endet der Heuervertrag, wenn das Schiff durch einen Zufall dem Reeder verloren geht. Als Beispiele nennt das Gesetz, dafs das Schiff verunglückt, als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert und letzterenfalls ohne Verzug öffentlich verkauft, dafs es geraubt, dafs es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird. Für den Dienstvertrag des Schiffers ist eine entsprechende Vorschrift nicht vorhanden. Mit Rücksicht namentlich darauf, dafs der Schiffer nicht immer als Führer eines bestimmten Schiffes angestellt wird (s. oben S. 421 f.), ist ihre Aufnahme in das H.G.B. unterblieben[3].

---

[1] Vgl. Schaps Anm. 5 zu § 554.

[2] A D.H.G.B. 524 Abs. 2 und 551 Abs. 1 Satz 2 (ebenso Seem.O. v. 1872 § 51 Abs. 2) schrieben ausdrücklich vor, dafs die Belohnung erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmen sei. In H.G.B. 554 Abs. 2 ist dies mit Recht als selbstverständlich gestrichen, in Seem.O. 64 Abs. 4 ist es beibehalten worden. Ein sachlicher Unterschied ist damit nicht gegeben, sondern allenfalls nur in der Seem.O. die Ablehnung der vorläufigen Festsetzung durch das Seemannsamt (§ 61 Abs. 3) schärfer hervorgehoben. — Die fremden Gesetze gewähren vielfach dem Erben des bei der Verteidigung des Schiffes Getöteten den Anspruch auf dessen volle Heuer ohne Unterschied nach der Art der Heuerung und dem Zeitpunkte des Todes; so Holland 431, Italien 529, Portugal 531, Chile 945 Abs. 1, Belgien 60, Spanien 645 Abs. 5, Argentinien 1015 (die letzten drei in der eigentümlichen Form, dafs der Verstorbene, soweit es sich um den Erwerb der Heuer usw. handelt, als lebend betrachtet wird), ebenso früher Frankreich 265 a. E. (seit G. v. 12. VIII. 1885 etwas abweichend), Ord. de la mar. III 4, 15 und schon Stat. v. Zara (c. 1300) IV 78 (Pard. IV 621). Zahlung des doppelten Betrages der Heuer für die ganze Reise an die Witwe und die Kinder des Getöteten, des einfachen Betrages an die sonstigen Erben nach preufs. Seer. v. 1727 VIII 27, A.L.R. II 8 § 1565 (auch 1566 vgl. mit 1563).

[3] Vgl. preufs. Entw. I 481, II 438, Mot. S. 243, Prot. IV 1960 f., VIII 3808 f. Aus H.G.B. 555 ergibt sich zwar, dafs die durch den Dienstvertrag begründeten Rechte und Pflichten des Schiffers mit dem Verluste des Schiffes enden können, aber nicht, dafs dies notwendig der Fall ist. Aus H.G.B. 547 ist ein anderes nicht zu folgern (wie Brodmann S. 47 Anm. 1 zu § 555 meint), da es sich dort um die Entlassung des Schiffers, nicht um die Endigung des Vertrages ipso iure handelt.

Digitized by Google

Der nicht mehr seltene Fall einer entsprechenden Anstellung auch anderer Mitglieder der Schiffsbesatzung hätte im § 69 Seem.O. besonders im Hinblick auf dessen zwingenden Charakter nicht unerwähnt bleiben sollen.

An der Vorschrift des § 69 Abs. 1 mufs die Beschränkung auf den Fall des für den Reeder zufälligen Verlustes befremden. Ein innerer Grund für sie ist nicht erkennbar[1]. Ohne den § 69 Seem.O. würden die Bestimmungen des B.G.B. 323 ff. über die nachträglich eintretende Unmöglichkeit der Leistung auf den Fall des Verlustes des Schiffes anzuwenden sein. Es wäre durchaus gerechtfertigt, dafs der Schiffsmann nach Mafsgabe des § 69 Abs. 2 Seem.O. günstiger gestellt bliebe, als er dies nach B.G.B. 323 wäre[2]. Dafs aber der Heuervertrag zwar durch den vom Reeder nicht verschuldeten, nicht aber auch durch den von ihm verschuldeten Ver-

[1] Der preufs. Entw. z. H.G.B. I 498, II 455 enthielt diese Beschränkung für den Heuervertrag des Schiffsmanns ebensowenig, wie für den des Schiffers (vgl. die S. 552 Anm. 3 angeführten Stellen). Auch nach Art. 480 des Entw. I. Lsg. endet der Heuervertrag, wenn das Schiff dem Reeder verloren geht. Die Worte „durch einen Zufall" sind in der zweiten Lesung mit Rücksicht darauf eingeschaltet worden (Prot. VIII 3840), dafs nach ihren Beschlüssen (Prot. VIII 3747 f.) der Reeder nur im Falle des von ihm nicht verschuldeten Verlustes des Schiffes für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht persönlich haftet (A.D.H.G.B. 453 Abs. 2). Unerörtert blieb dabei die naheliegende Frage, ob die Endigung des Vertrages durch Verlust des Schiffes nicht auch dann angezeigt erscheint, wenn der Reeder für die früher entstandenen Ansprüche der Schiffsbesatzung persönlich haftet. Durch die Seem.O. v. 1872 § 68 ist die Ausnahme des Art. 453 Abs. 2 beseitigt und die persönliche Haftung des Reeders für die genannten Forderungen allgemein geworden. Sie ist es gegenwärtig auf Grund von H.G.B. 487. Aber weder bei der Schaffung der Seem.O. v. 1872 (§ 56), noch bei der der Seem.O. v. 1902 (§ 69) ist geprüft worden, ob die Vorschrift des A.D.H.G.B. 542 Abs. 1, die nur für den besonderen Fall des Art. 453 Abs. 2 getroffen war, auch nach dessen Wegfall unverändert beibehalten werden durfte.

[2] Hierbei ist übrigens zu bemerken, dafs auch die Fallsetzung des § 69 Seem.O. der Revision bedarf. Er versteht, wie sich aus dem oben Anm. 1 Bemerkten ergibt, unter dem zufälligen Verluste des Schiffes den vom Reeder nicht verschuldeten. Das B.G.B. dagegen unterscheidet bei der nachträglichen Unmöglichkeit der Leistung nicht darnach, ob ihr Eintritt von einer der Vertragsparteien verschuldet, sondern darnach, ob er durch einen von ihr zu vertretenden Umstand herbeigeführt ist oder nicht. Der Reeder aber hat den Verlust des Schiffes unter Umständen zu vertreten, auch wenn er ihn nicht verschuldet hat (H.G.B. 485, vgl. auch B.G.B. 278). Andererseits würde es sich empfehlen, wenn der Verlust des Schiffes nicht vom Reeder, aber von dem Schiffsmanne selbst verschuldet ist, diesem die Vergünstigung des § 69 Abs. 2 nicht zu teil werden zu lassen.

Digitized by Google

lust des Schiffes beendigt wird, ist nicht zu rechtfertigen. Immerhin würde die vom § 69 Abs. 1 gemachte Unterscheidung im Hinblick auf die bezeichneten Vorschriften des bürgerlichen Rechts von geringerer Bedeutung sein, wenn durch sie nicht eine bestimmte Gruppe von Fällen dem § 1 Abs. 2 der Seem.O. unterstellt worden wäre[1].

Wenn der Heuervertrag nach Maßgabe des § 69 Abs. 1 endigt, hat der Schiffsmann die in § 69 Abs. 2 aufgezählten Ansprüche. Daß er in Gestalt der verdienten Heuer (s. oben S. 506 f.) die Gegenleistung für den von ihm erbrachten Teil seiner Leistung empfängt, folgt aus allgemeinen Grundsätzen (s. auch B.G.B. 323 Abs. 1 a. E.)[2]. Er hat aber ferner Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung, und es ist ihm schließlich neben der verdienten Heuer noch der Betrag der halben[3] Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung (§ 73) zu gewähren.

Auch wenn der Dienstvertrag durch Verlust des Schiffes beendigt worden ist, wirkt er unter Umständen in gewissen Beziehungen noch fort. Der Schiffer ist auch nach dem Verluste des Schiffes verpflichtet, für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Reeders so lange wahrzunehmen, als dies erforderlich ist (H.G.B. 555). Er hat für diese Zeit Anspruch auf Fortbezug[4] der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unter-

[1] Die fremden Rechte lassen durchweg die Dienstverträge der Schiffsbesatzung mit dem tatsächlichen oder rechtlichen Verlust des Schiffes ihr Ende finden, ohne darnach zu unterscheiden, ob der Verlust ein zufälliger ist oder nicht.

[2] Sie wurden für den Fall des Verlustes des Schiffes, besonders durch Schiffbruch, früher von der Regel „Fracht ist die Mutter der Gage“ (s. oben S. 517) durchbrochen. Als ein Überrest dieser Regel hat sich auch in solchen Rechten, welche dieselbe beseitigt haben, die Vorschrift erhalten, daß solche Schiffsleute, die ihre Pflicht zur Rettung oder Bergung von Schiff und Ladung nicht gehörig erfüllen, dadurch ihren Anspruch auf die verdiente Heuer verwirken, vgl. M.Sh.A. 1894 s. 157 al. 1 (1854 s. 183), s. auch Belgien 54 und Frankreich 258 (G. v. 12. VIII. 1885), welche dem Gerichte die Befugnis zur Herabsetzung oder Ausschließung der Heuer einräumen. Eine Pflicht zur Zurückzahlung von Vorschüssen greift aber, wie übrigens auch schon unter der Herrschaft der früheren Regel, niemals Platz.

[3] Vgl. hierzu Begr. S. 71, R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4832—4834.

[4] Durch dieses Wort bringt das Gesetz deutlich zum Ausdruck, daß es von einer Nachwirkung des Dienstvertrages spricht. Vgl. auch Prot. IV 1961, VIII 3809. Die Ansicht, daß eine negotiorum gestio in Frage komme (Prot.

Digitized by Google

halts (vgl. oben S. 524 Anm. 5). Aufserdem behält er[1] den Anspruch auf freie Rückbeförderung oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung, der ihm, auch abgesehen von der Verpflichtung zu weiterer Tätigkeit, nach dem Verluste des Schiffes zusteht. Weil alle diese Ansprüche auf dem fortwirkenden Dienstvertrage beruhen, haftet der Reeder für sie persönlich[2].

Der Verpflichtung des Schiffers, für die Verklarung zu sorgen, entspricht die Verpflichtung des Schiffsmanns, bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken. Auch sie beruht auf dem Heuervertrage[3] und endigt daher regelmäfsig mit ihm. Jedoch kann nach beendigter Reise der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist (Seem.O. 68 s. oben S. 549). Und ferner dauert seine Verpflichtung zur Mitwirkung bei der Verklarung fort, auch wenn der Heuervertrag infolge des Verlustes des Schiffes beendigt ist (Seem.O. 42 Abs. 1). Der Schiffsmann hat dieser Verpflichtung gegenüber Anspruch auf Zahlung der etwa erwachsenden Versäumnis-, Reise- und Verpflegungskosten[4], für die ihm auf

---

VIII 3808, R.O.H.G. XV S. 67), ist schon in Prot. VIII 3809 zurückgewiesen worden. Aber auch von einem Mandat (Lewis, Seerecht[2] I 172, Handbuch S. 95, Boyens I 437) konnte schon vor dem Inkrafttreten des B.G.B. nicht die Rede sein, da ein neuer Vertrag zwischen Reeder und Schiffer nicht geschlossen wird. Die Frage ist für die Art der Haftung des Reeders von Bedeutung, vgl. den Text zur folgenden Anm. 2. — Über die Fortdauer der Vertretungsmacht des Schiffers für den Reeder s. Wagner I 245, Ehrenberg, Beschr. Haftung, S. 187, Schaps Anm. 3 f u. g zu § 511, Vorbem. 3 zu § 526, Anm. 4 zu § 545; über das Verhältnis des Schiffers zu den Ladungsbeteiligten H.G.B. 632, Wagner I 293 f., Schaps Anm. 3 zu § 555.

[1] Dieses Ausdruckes bediente sich A.D.H.G.B. 526.

[2] Vgl. Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. (1897) S. 280.

[3] A. M. Wagner I 400; s. dagegen Prot. IV 1986 und die erst in der Seem.O. v. 1872 § 33 vereinigten Artt. 535 und 542 Abs. 3 A.D.H.G.B. Die Zweifel betreffs der rechtlichen Natur der Verklarung und des von den Schiffsleuten zu leistenden Eides sind auch durch die neuere Reichsgesetzgebung (insbesondere F.G.G. 15) nicht beseitigt. Zu beachten bleibt namentlich, dafs die Schiffsleute zur Mitwirkung bei der von dem Schiffer zu belegenden Verklarung berufen sind, dafs sie also noch jetzt vom Gesetze keineswegs als unparteiische Zeugen betrachtet werden. Vgl. im übrigen R. Behrend, Zeitschr. d. Savigny-Stiftung, Germ. Abt., XIX 52 ff., Pappenheim in Gruchots Beiträgen XLIII 362 f., L. Perels zu Seem.O. 42.

[4] Ihre Höhe hat in Streitfällen die Verklarungsbehörde (vgl. Wagner I 401, 404, jetzt aufser dem KonsulatsG. v. 8. XI. 1867 § 36 F.G.G. 145, G. üb. d. Konsulargerichtsbarkeit v. 7. IV. 1900 § 7 Nr. 2, Schutzgebietsgesetz § 2, R.G.Bl. 1900 S. 813) festzusetzen.

Digitized by Google

Verlangen ein angemessener Vorschufs zu zahlen ist[1]. Der Reeder haftet auch für diese Ansprüche persönlich[2].

Für den besonderen Fall, dafs der Verlust des Schiffes durch Schiffbruch erfolgt ist, wirkt der hierdurch beendigte Heuervertrag auch nach Mafsgabe des § 41 Abs. 2 Seem.O.[3] fort. Der Schiffsmann bleibt darnach verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Sachen, sowie für Sicherstellung der Schiffsteile, der Gerätschaften und der Ladung den Anordnungen des Kapitäns gemäfs nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung (vgl. oben S. 530 ff.) Hilfe zu leisten. Anspruch auf Bergelohn hat er nicht (H.G.B. 740 Abs. 3)[4].

Dafs der Dienstvertrag durch Verlust des Schiffes beendigt worden ist, wird betreffs solcher Mitglieder der Schiffsbesatzung, die sich auf einem nach den §§ 862, 863 H.G.B. als verschollen anzusehenden Schiffe[5] befunden haben, mit Ablauf der Verschollenheitsfrist kraft gesetzlicher Vorschrift angenommen (Seem.O. 53 Abs. 1). Das Dienstverhältnis gilt aber nicht als zu der Zeit beendigt, von der an es als beendigt gilt. Vielmehr ist als Zeitpunkt seiner Beendigung der Ablauf eines halben Monats nach dem Tage

[1] Vgl. schon Prot. IV 1989, dann Begr. z. Entw. e. Seem.O. v. 1900 S. 60, Komm.Ber. S. 31.

[2] S. bereits A.D.H.G.B. 542 Abs. 3 Satz 2.

[3] Vgl. Prot. IV 1986 ff., Entw. I. Lsg. 480 Abs. 1 Satz 2, Prot. IV 3840, A.D.H.G.B. 542 Abs. 3, Seem.O. v. 1872 § 32 Abs. 2.

[4] Argentinien 1008 gewährt für besondere und erfolgreiche Bemühungen eine aufserordentliche Belohnung „á título de salvamento".

[5] Nach den genannten Vorschriften ist ein Schiff als verschollen anzusehen, wenn es eine Reise angetreten und innerhalb der gesetzlich bestimmten Verschollenheitsfrist den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Beteiligten keine Nachrichten über das Schiff zugegangen sind. Die Dauer der Verschollenheitsfrist beträgt je nach der Lage des Abgangs- und des Bestimmungshafens mindestens vier, höchstens zwölf Monate. Innerhalb dieser Grenzen ist zum Teil auch die Art des Schiffes (Segel- oder Dampfschiff) und die Durchschnittsdauer der von ihm angetretenen Reise für die Länge der Verschollenheitsfrist mafsgebend. Diese wird von dem Tage an berechnet (dazu B.G.B. 187 Abs. 1), an dem das Schiff die Reise angetreten hat. Sind seit seinem Abgange Nachrichten von ihm angelangt, so bestimmen sich Beginn und Dauer der Verschollenheitsfrist, als hätte das Schiff von dem Punkte aus, an dem es sich nach sicherer Nachricht zuletzt befunden hat, an dem Tage, bis zu welchem sie reicht, die Reise nach dem Bestimmungshafen angetreten. Vgl. zur Entstehung dieser Vorschriften preufs. Entw. I 709, Berl. Prot. S. 164, Entw. II 654, Mot. S. 356, Prot. VII 3407 ff., 3419, Entw. I. Lsg. 748, 749, Prot. VIII 4394 f., A.D.H.G.B. 866, 867.

Digitized by Google

angenommen worden, bis zu dem die letzte Nachricht über das Schiff reicht[1]. Der Betrag der bis zu diesem Zeitpunkt erwachsenen Forderungen, die mit Ablauf der Verschollenheitsfrist fällig geworden sind (s. oben S. 506) ist dem Seemannsamte des Heimatshafens und, wenn das Schiff keinen Heimatshafen hatte[2], dem Seemannsamte des Registerhafens zu übergeben. Das Seemannsamt hat die Aushändigung an die Empfangsberechtigten zu vermitteln, deren Person sich nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts bestimmt.

B. Endigung kraft Parteiwillens. § 39.

I. Für die Endigung der Dienstverträge von Personen der Schiffsbesatzung durch Vereinbarung der Parteien gelten keine besonderen Vorschriften[3]. Dagegen ist die Endigung dieser Verträge durch einseitige Willenserklärung einer Partei in Gestalt der Kündigung in vielen Beziehungen Gegenstand eigentümlicher, seerechtlicher Bestimmungen. Das Kündigungsrecht ist ein beiderseitiges oder ein einseitiges. Die Kündigung ist die normale, gesetzliche Beendigungsart des Vertrages, oder sie läfst ihn in abnormer Weise vor der ordnungsmäfsigen Zeit sein Ende finden. Wie anderweitig[4] nennt das Gesetz auch bei den Dienstverträgen der Schiffsbesatzung die an den Arbeitnehmer erfolgende Kündigung Entlassung[5]. Die Kündigung ist eine empfangsbedürftige Willens-

---

[1] Seem.O. 53 Abs. 1 Satz 2, B.G.B. 187 Abs. 1, 189 Abs. 1. Vgl. Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 S. 48. Mit dem deutschen Rechte übereinstimmend Frankreich 258 (G. v. 12. VIII. 1885) für die Monatsheuerung. Im Falle der Reiseheuerung gewährt das französische Recht unter ausdrücklicher Zulassung abweichender Vereinbarung (s. dagegen oben S. 411 Anm. 2 und Text dazu) bei Heuerung auf eine einfache Reise die Hälfte, bei Heuerung auf Aus- und Rückreise ein Viertel der ganzen Heuer, wenn das Schiff auf der Ausreise, drei Viertel, wenn es auf der Rückreise verloren gegangen ist. Schweden 67 Satz 2, 93 Abs. 2 und Dänemark ebd. lassen die Heuer für die Hälfte der Zeit verdient sein, in welcher die Reise von dem Orte der letzten Nachricht bis zum Bestimmungsorte mit einem derartigen Schiffe in der betreffenden Jahreszeit normalerweise hätte vollendet werden können. Über und gegen die abweichende Vorschrift von Norwegen 67 Satz 2, 93 Abs. 2 s. Platou S. 148.

[2] Komm.Ber. S. 38, 10 f.

[3] Vgl. zu dem débarquement de gré à gré Desjardins III nr. 633, 637.

[4] S. Lotmar, Arbeitsvertrag I 563.

[5] H.G.B. 545—548, 551, 552 (wo das Wort „unfreiwilligen" nicht am Platze ist), Seem.O. 67 Abs. 2, 68, 70, 71 Abs. 3, 72—75, 77. Vgl. auch Prot. IV 1987 ff., 2017 f.

Digitized by Google

erklärung. An eine Form ist sie nicht gebunden[1]. Sie kann nach allgemeinen Grundsätzen von einem Vertreter und an einen Vertreter erfolgen. Eine gesetzliche Vertretungsmacht für den Reeder hat hinsichtlich der Entlassung aller zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen der Korrespondentreeder (H.G.B. 493 Abs. 1 u. 4), hinsichtlich der Entlassung der Schiffsleute der Schiffer und zwar wohl nicht nur nach Maßgabe des H.G.B. 527, sondern auch im Heimatshafen[2].

II. Für den auf unbestimmte Zeit geschlossenen Dienstvertrag ist die Kündigung die normale, gesetzliche Beendigungsart (B.G.B. 620 Abs. 2). Die Vorschriften des B.G.B. 622, 623[3] über die Kündigungsfristen finden aber auf die Kündigung des Reeders an den Schiffer keine Anwendung; sie werden durch H.G.B. 545 (s. unten Nr. III) ausgeschlossen. Dagegen steht dem Schiffer das Kündigungsrecht nach § 622 oder 623 zu, je nachdem die ihm zukommende Vergütung nach Zeitabschnitten bemessen ist oder nicht. Doch erfährt dieses Recht eine Einschränkung durch H.G.B. 551[4]. Der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer muß, sobald er eine Reise angetreten hat, im Dienste verbleiben, bis das Schiff in den Heimatshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist. Mit dem jedesmaligen Antritt einer Reise (Ausreise) greift mithin für den Schiffer die gesetzliche Ausschließung des Kündigungsrechts bis zu dem angegebenen Zeitpunkte Platz[5]. Diese Ausschließung betrifft aber nur das allgemeine, dem auf un-

[1] Nach Wagner I 242 Anm. 2 geschieht die Entlassung des Schiffers durch Entziehung der Disposition über das Schiff. Das ist in dieser Fassung nicht aufrecht zu erhalten. Die fortdauernde Verfügung des entlassenen Schiffers über das Schiff kann nur insofern von Bedeutung sein, als um ihretwillen die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers im Verhältnis zu gutgläubigen Dritten bestehen bleibt (B.G.B. 171, 173, s. Schaps Anm. 4 zu § 545).

[2] Vgl. Seem.O. 70 Abs. 1, namentlich Nr. 1, s. auch Lyon-Caen et Renault V nr. 445.

[3] Lüdemann, Die Haftung des Reeders (s. oben S. 415 Anm. 1), S. 23, will auch auf den Dienstvertrag des Schiffers, dessen Vergütung nicht nach Zeitabschnitten bemessen ist, nicht § 623, sondern § 622 Anwendung finden lassen. Was er hierfür geltend macht, ist unbewiesen und den klaren Vorschriften des Gesetzes gegenüber nicht ausreichend. Auch berücksichtigt er die Vorschrift des § 620 Abs. 2 nicht.

[4] Vgl. preuß. Entw. I 480 Abs. 1, Berl. Prot. S. 126, Entw. II 437 Abs. 1, Mot. S. 241 f., Prot. IV 1948 ff., 1954 ff., 2016 ff., Entw. I. Lsg. 464, Prot. VIII 3804 f., 3833, A.D.H.G.B. 521.

[5] S. dazu Lotmar, Arbeitsvertrag I 523.

Digitized by Google

bestimmte Zeit angestellten Schiffer zustehende Kündigungsrecht, nicht auch das auf besonderen, von der Art der Anstellung unabhängigen Gründen beruhende[1]. Mit dem Antritt der Reise hat sich der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer zur Ausführung dieser Unternehmung und zur Zurückführung des Schiffes verpflichtet[2]. Zum Schutze des Schiffers, der durch die Anordnung von Zwischenreisen beliebig lange Zeit vom Reeder im Dienste festgehalten werden könnte, dienen die Vorschriften des § 551 Abs. 2 und 3[3]. Nach ihnen kann der Schiffer seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem sich das Schiff zur Zeit der Kündigung in einem europäischen (dazu § 483) oder in einem außereuropäischen Hafen befindet. Er hat jedoch in solchem Falle unbedingt dem Reeder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, daher jedenfalls die laufende Frachtreise zu beendigen, aber auch den etwa bereit liegenden Orders zur Antretung einer neuen Reise Folge zu leisten[4]. Ferner hat die Kündigung des Schiffers nur eine beschränkte Wirkung, wenn der Reeder es vorzieht, sofort nach ihrem Empfange die Rückreise anzuordnen. Dann ist der Schiffer verpflichtet, das Schiff nach deren Bestimmungsort zurückzuführen[5]. Ist dies ein anderer als der Bestimmungshafen, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Hafen, in dem er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung[6].

---

[1] Vgl. die Begründung der Streichung von Art. 437 Abs. 2 des preuß. Entw. II in Prot. IV 1959 f. S. auch Cosack, Handelsrecht[6], § 36, Text zu Anm. 40, der sich aber mit Unrecht auf die nur den Schiffsmann betreffende, deshalb die besondere Vorschrift des § 551 (Art. 521) nicht berücksichtigende Entscheidung des R.O.H.G. VIII Nr. 81 beruft. Über die abweichende Ansicht von Schaps Anm. 1 zu § 551 s. oben S. 415 Anm. 3 und Text dazu.

[2] Prot. IV 1948 f., s. auch R.G. in Hans. G.Z. XIV (1893) S. 114[1].

[3] Die Trennung dieser beiden Absätze, die im Entw. I. Lsg. 464 nicht vorhanden war und in 2. Lesung nicht beschlossen worden ist, ist sachlich nicht begründet, da Abs. 3 nur für den Fall des Abs. 2 in Frage kommt.

[4] Prot. IV 1952, 1958, 2017 f., Prot. VIII 3804.

[5] Prot. IV 1958, 2018.

[6] H.G.B. 550, dessen Vorschrift zunächst nur für den Fall des jetzigen § 551 Abs. 3 bestimmt war und dann auf den der Anheuerung auf Aus- und Rückreise ausgedehnt worden ist; s. Prot. IV 2018 f., Entw. I. Lsg. 464 Satz 4, Prot. VIII 3804 f., 3833 f., A.D.H.G.B. 520. Über den in diesem Artikel (B.G.Bl. 1869 S. 511) enthaltenen Druckfehler, der für das preußische Gesetz (Ges. Samml. 1861 S. 592) nach dessen Aufhebung(!) berichtigt worden war (Ges.

Digitized by Google

Wird der Heuervertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen, so kann in ihm über die Beendigung des Dienstverhältnisses, insbesondere durch Festsetzung einer Kündigungsfrist, Bestimmung getroffen werden. Nach Seem.O. 28 Abs. 3 soll dies sogar geschehen. Geschieht es aber nicht, so hat dies weiter keine Folge, als daß dann das gesetzliche Kündigungsrecht Anwendung findet. In Wahrheit ist daher nicht ein bestimmter Inhalt des Heuervertrages vorgeschrieben, sondern nur eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Vereinbarung zugelassen[1]. Solcher Vereinbarung ist die Schranke des § 27 Abs. 2 gezogen (s. oben S. 545). Ist eine Vereinbarung nicht getroffen, so kann jeder Teil in jedem Hafen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft[2], den Vertrag unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von vierundzwanzig Stunden kündigen.

III. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Stellung des Schiffers und ihren Vertrauenscharakter soll der Reeder nicht gezwungen sein, wider seinen Willen dem Schiffer die Führung des Schiffes zu belassen. Der Schiffer kann, wenn auch unbeschadet seines Anspruchs auf Entschädigung, jederzeit vom Reeder entlassen werden, selbst wenn das Gegenteil vereinbart ist[3]. Die Vor-

---

Samml. 1877 S. 218), s. O.L.G. Hamburg Hans. G.Z. XII (1891) Nr. 72, R.G. ebd. XIV (1893) Nr. 36, Denkschr. z. Entw. e. H.G.B. (1897) S. 280.

[1] Allerdings sollen nach Begr. S. 51 die Seemannsämter auf die Befolgung der „instruktionellen Vorschrift" des Abs. 3 Satz 1 zu achten haben. Sie sind aber nicht in der Lage, irgend einen Zwang auf die Parteien auszuüben, welche es bei der gesetzlichen Regelung des Abs. 3 Satz 2 bewenden lassen wollen. In der R.T.Komm. (Ber. S. 15) ist die Ansicht geäußert worden, das (unbefristete) Kündigungsrecht der Regierungsvorlage trete gewissermaßen als Strafe der Mangelhaftigkeit des Vertrages ein. Diese Ansicht bedarf keiner Widerlegung.

[2] Hier wird der Schiffer im allgemeinen Ersatz beschaffen können. Vgl. Begr. S. 51, ferner Seem.O. 67 Abs. 2 Satz 1 und dazu oben S. 544.

[3] H.G.B. 545, vgl. preuß. Entw. I 478, Berl. Prot. S. 126, Entw. II 435, Mot. 240 f., Prot. IV 1930 f., 1944, Entw. I. Lsg. 458, Prot. VIII 3790, A.D.H.G.B. 515. Für die Reederei s. H.G.B. 491, 493 Abs. 4, 496 Abs. 2 (vgl. Wagner I 204 f., 208). S. auch H.G.B. 52 Abs. 1, 231 Abs. 3, 492 Abs. 2. Fremde Rechte, die mit dem deutschen grundsätzlich übereinstimmen: Frankreich 218, Holland 328 Abs. 1, Belgien 8, Italien 494 Abs. 1, Skandinavien 61 (für Dänemark und Norwegen mit der Besonderheit des Abs. 2, vgl. Norwegen 1860 § 9 Abs. 2 u. 3). Abweichend Spanien 603 ff., Portugal 493 Abs. 1. Für das englische Recht s. Abbott S. 218 f., Maclachlan S. 213 f., M.Sh.A. 1894 s. 472, 483 (1 a). Das unbedingte Entlassungsrecht des Reeders scheint im hans. Seer. v. 1614 II 4 (abweichend von lüb. V. v. 1572 Art. 10 und H.R. 1591 Art. 14) anerkannt worden zu sein. Auch Schweden 1667 Red. B. 9 und Däne-

Digitized by Google

schrift schliefst mit zwingender Kraft jede Beschränkung des Entlassungsrechtes aus[1]. Sie gilt ohne Modifikation auch für den Fall, dafs der Schiffer Mitreeder ist, sei es, dafs dies auf einer von ihm mit den übrigen Mitreedern getroffenen Vereinbarung beruht (H.G.B. 552) oder nicht. Er ist in diesem Falle nicht nur berechtigt, mit seiner Part gegen die Entlassung zu stimmen, sondern er kann auch, wenn ihm mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, gegen seinen Willen überhaupt nicht entlassen werden[2].

Durch H.G.B. 545 werden dem entlassenen Schiffer Ansprüche auf Entschädigung nicht gewährt, sondern nur vorbehalten. Ob und in welcher Art er solche Ansprüche hat, beantwortet sich nach dem Vertrage zwischen ihm und dem Reeder und in Ermangelung besonderer Vereinbarung[3] nach den teils im H.G.B. aufserhalb des § 545, teils im B.G.B. enthaltenen Vorschriften[4]. Aus dem H.G.B. kommen die §§ 546 ff. in Betracht. Sie versagen oder gewähren dem entlassenen Schiffer einen Anspruch auf Entschädigung je nach

---

mark 1683 (D.L. IV 1, 34) gewähren es den Reedern und fordern nur bei Uneinigkeit derselben richterliche Entscheidung über das Vorliegen einer billigen Ursache. Dann Ord. de la mar. II 8, 4 (dazu Valin I 573), s. auch preufs. A.L.R. II 8 § 1456 f.

[1] Lotmar, Arbeitsvertrag I 614 f. Dagegen verträgt es sich mit § 545, dafs der Reeder unter Setzung einer Frist kündigt; vgl. Lotmar ebd. S. 601. Auf das ihm durch § 545 gewährte Recht der jederzeit freien Entscheidung über Belassung oder Entlassung des Schiffers kann der Reeder auch nicht dadurch bindend verzichten, dafs er jemandem verspricht, ihn zum Schiffer zu machen (vgl. R.G. C.S. XXVII Nr. 9 für den Prokuristen), oder dafs er die Auswahl des Schiffers einem Dritten überläfst (s. Boyens I 424 Anm. 2).

[2] Nach einzelnen Gesetzen (Spanien 607, Argentinien 892 Abs. 2) kann der Mitreeder-Schiffer nur aus gewichtigen Gründen entlassen werden, wenn er durch besondere Ausmachung im schriftlichen Reedereivertrage zum Schiffer bestellt worden ist. Andererseits ermöglichen einige Gesetze auch die Entfernung eines Schiffers, der vermöge seines Anteils am Schiffe einen auf seine Entlassung gerichteten Reedereibeschlufs verhindern könnte. So kann nach Skandinavien 61 (s. dazu Pappenheim in Zeitschr. f. vergl. Rechtswissensch. IX 97 f.) der Schiffer, dem mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, beim Vorliegen triftiger Gründe auf Antrag eines Mitreeders vom Gericht abgesetzt werden. Ebenso nach Finnland 52 (s. schon Schweden 1864 § 25 Abs. 1) der Schiffer, dem das Schiff zur Hälfte gehört, auf Antrag der übrigen Mitreeder.

[3] Vgl. Prot. IV 1944.

[4] Frankreich 218 gewährt einen Anspruch auf Entschädigung nur, wenn eine solche schriftlich vereinbart ist. Nach der herrschenden Meinung bezieht sich diese Vorschrift nicht auf den Fall des Art. 252 (rupture du voyage). Vgl. über die verschiedenen Streitfragen Desjardins II nr. 344, 346, III nr. 693; de Valroger I nr. 287, II nr. 542, 641; Lyon-Caen et Renault I nr. 428, 501—505; Laurin, Précis nr. 168. Die weitgehende Vorschrift wird durch

Digitized by Google

dem Grunde der Entlassung, nach den Umständen, unter denen sie erfolgt, und nach der Art des Dienstverhältnisses.

Ohne Unterschied nach der Art seiner Anstellung hat der Schiffer keinen Anspruch auf Entschädigung[1], wenn die Entlassung erfolgt, weil er „untüchtig befunden ist“ oder „seiner Pflicht nicht genügt“[2]. Es handelt sich einmal um die gleichviel aus welchem Grunde gegebene, wenn nur nicht vom Reeder verschuldete, Dienstuntauglichkeit des Schiffers, die nach seiner Anstellung entstanden oder auch nur erst zu Tage getreten ist. Nur für den Fall, dafs sie durch eine nach Antritt der Reise[3] erfolgte Erkrankung oder Verletzung herbeigeführt ist, gelten die besonderen, übrigens nicht auf den Fall der Dienstuntauglichkeit beschränkten Vorschriften der §§ 553 bis 553 b (s. oben S. 528 ff.). Die Dienstuntauglichkeit als eine Eigenschaft des Schiffers kann festgestellt sein, ohne dafs eine Nichterfüllung seiner Dienstpflicht bereits stattgefunden hat. So hat der Schiffer, der wegen Trunksucht vor Antritt der Reise

---

das zu ihren Gunsten Vorgebrachte nicht gerechtfertigt. Sie ist jedoch von Belgien 8 (s. dazu Rev. XX 774 ff.) und Italien 494 Abs. 2 (s. aber Vidari VI nr. 5061 und Pipia I nr. 554) übernommen worden. Dagegen gilt sie nach anderen Rechten (Spanien 1829 Art. 626, 1885 Art. 603, Portugal 1833 Art. 1348, 1888 Art. 493, Chile 866 Abs. 1, Peru 1875 Art. 594, Mexico 1889 Art. 676 usw.) nur für den Fall der Entlassung des Schiffers (oder eines sonstigen Mitgliedes der Schiffsbesatzung) vor Antritt der Reise; in dieser Beschränkung ist sie gut begründet.

[1] Das Gesetz sagt, der Schiffer erhalte nur dasjenige, was er von der Heuer einschliefslich aller sonst bedungenen Vorteile bis dahin verdient habe. Hiermit spricht es ihm jede Entschädigung ab. Will es ihm andererseits die verdiente Heuer auch für den Fall zusprechen, dafs er sie nach bürgerlichem Rechte (B.G.B. 628 Abs. 1 Satz 2) verwirkt haben würde? Diese Frage wird von Lotmar, Arbeitsvertrag I 646 Anm. 1 bejaht, von Brodmann S. 42 Anm. 3 zu § 546 verneint. Letzterem wird zuzustimmen sein. H.G.B. 546 will nicht sowohl den Anspruch auf die verdiente Heuer feststellen, als vielmehr den Entschädigungsanspruch ausschliefsen (vgl. die Worte „nur dasjenige“ usw.). Hinsichtlich des ersteren Anspruchs folgte der dem § 546 entsprechende Art. 516 A.D.H.G.B. lediglich dem bürgerlichen Recht (Prot. IV 1931). Auch § 546 wird nicht anders zu verstehen sein. Es müfste ja auch B.G.B. 628 Abs. 1 Satz 2 unzweifelhaft dann Anwendung finden, wenn der Schiffer selbst nach Mafsgabe von B.G.B. 626 kündigte, ohne durch vertragswidriges Verhalten des Reeders dazu veranlafst zu sein. Für eine verschiedene Behandlung der beiden in Rede stehenden Fälle in der vorliegenden Beziehung ist aber kein Grund vorhanden.

[2] § 546, vgl. preufs. Entw. I 479 Abs. 1, II 436 Abs. 1, Mot. S. 241, Prot. IV 1931, 1933 ff., Entw. I. Lsg. 459, Prot. VIII 3790, A.D.H.G.B. 516.

[3] Das übersehen Schaps Anm. 3 Abs. 1 a. E. zu § 546 und Brodmann Anm. 1 zu § 546.

Digitized by Google

entlassen wird, niemals Anspruch auf Entschädigung. Dagegen setzt der zweite Ausschliefsungsgrund für diesen Anspruch voraus, dafs eine Pflichtversäumnis seitens des Schiffers stattgefunden hat. Indessen stellt das Gesetz nicht darauf ab, ob der Schiffer seine Verpflichtungen nicht erfüllt hat, sondern darauf, ob er seiner Pflicht nicht genügt. Es mufs sich also um eine Pflichtversäumnis handeln, die nicht nur eine einzelne Erscheinung ist, sondern entweder durch ihre Wiederholung oder durch ihre Art den Schlufs auf die Ungeeignetheit des Schiffers zur Wahrnehmung seiner Obliegenheiten gestattet[1].

Von den §§ 546 und 553 ff. abgesehen enthält das H.G.B. besondere Vorschriften über den Anspruch des entlassenen Schiffers auf Entschädigung nur für bestimmte Fälle des Dienstvertrages. Es schweigt von dem auf bestimmte Zeit oder auf Lebenszeit angestellten Schiffer. Es bietet mit Bezug auf den für eine bestimmte Reise angestellten und den auf unbestimmte Zeit angestellten keine erschöpfende Regelung der Frage. Seinen Vorschriften liegt die Erwägung zu Grunde, dafs durch die Anwendung der zivilrechtlichen Regeln über die Entschädigungsansprüche des ohne eigenes Verschulden entlassenen Arbeitnehmers das freie Entlassungsrecht des Reeders (§ 545) leicht illusorisch werden könnte[2]. Deshalb verringert das Sonderrecht des H.G.B. die Entschädigungsansprüche des Schiffers gegenüber dem allgemeinen bürgerlichen Recht, indem es zugleich durch ihre gesetzliche Fixierung der Häufung von Schadensersatzprozessen vorzubeugen sucht.

Der für eine bestimmte Reise angestellte Schiffer und der auf unbestimmte Zeit angestellte, der bereits die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat[3], hat im Falle der Entlassung aus gewissen, nicht in seiner Person liegenden Gründen keinen oder nur einen sehr beschränkten Entschädigungsanspruch (§ 547). Diese Gründe sind Schiff oder Ladung betreffende Zufälle, wegen deren die Reise nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann. Als Beispiele nennt das Gesetz Krieg, Embargo, Blokade[4] und

[1] Vgl. Prot. IV 1934 f., Lewis, Seerecht[2] I 162 Anm. 1, R.G. in Hans. G.Z. XIV (1893) S. 116, Boyens I 425, Schaps Anm. 3 zu § 545, Lüdemann a. a. O. (oben S. 415 Anm. 1) S. 16 f.

[2] Mot. z. preufs. Entw. II S. 241, Prot. IV 1938, 1944.

[3] Prot. IV 1933, 1945. Vgl. dazu Hans. G.Z. XII (1891) Nr. 72, XIV (1893) Nr. 36.

[4] Es ist nicht notwendig, dafs die Blokade effektiv und somit für die der Pariser Seerechtsdeklaration beigetretenen Staaten völkerrechtlich ver-

Digitized by Google

Einfuhr- oder Ausfuhrverbot[1]. Der maßgebende Gesichtspunkt ist, daß es sich um ein vom Reeder nicht verschuldetes Ereignis handeln muß, welches den Antritt oder die Fortsetzung der Reise ohne Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse des Reeders verhindert[2]. Erfolgt in solchem Falle die Entlassung des Schiffers vor Antritt der Reise, für die er angestellt oder beordert ist, so hat er keinen Anspruch auf Entschädigung. Wird er während der Reise entlassen, so ist sein Entschädigungsanspruch darauf beschränkt, daß er nach Wahl freie Rückbeförderung nach dem Hafen, in dem er geheuert worden ist, oder eine entsprechende Vergütung fordern kann.

Den Entschädigungsanspruch des Schiffers, der aus anderen als den Gründen der §§ 546, 547 entlassen wird, regelt das H.G.B. (§ 548) nur für den auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffer, der zur Zeit der Entlassung die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hatte. Er erhält außer dem, was ihm nach den Vorschriften des § 547 gebührt, als Entschädigung noch die Heuer[3] für einen Monat und für die nach Seem.O. 73 zu berechnende, voraussichtliche Dauer seiner Reise nach dem Rückbeförderungshafen. Ist die Entlassung in diesem Hafen selbst erfolgt, was regelmäßig bei der Entlassung vor Antritt der übernommenen Reise zutreffen wird, so ist der Entschädigungsanspruch auf den Betrag einer Monatsheuer beschränkt. Der Anspruch aus § 548 steht dem Schiffer auch dann zu, wenn er alsbald nach seiner Entlassung einen anderen Dienst findet. Dem Vorteil, der ihm dadurch unter Umständen aus der Entlassung erwachsen kann, steht der Nachteil gegegenüber, den er regelmäßig durch die gesetzliche Bemessung der Entschädigung wegen vorzeitiger Entlassung haben wird. Sein Anspruch ist jetzt nicht mehr[4] durch den Betrag dessen begrenzt, was er bei Ausführung der ganzen Reise erhalten haben würde;

---

bindlich ist. Vielmehr genügt, daß durch sie die Gefahr der Aufbringung ernstlich begründet wird. Vgl. namentlich Boyens I 429 f.

[1] Weitere Beispiele bei Schaps Anm. 3 zu § 547. Auch Eisblokade und Schiffsbeschädigung, die der Entw. e. Ges. betr. Abänderung seerechtl. Vorschriften des H.G.B. dem § 547 einfügen wollte, fallen trotz ihrer Nichtaufnahme nach wie vor unter ihn, vgl. Begr. zu jenem Entw. S. 207 f., Begr. zum Entw. e. Seem.O. v. 1900 S. 72, Komm.Ber. S. 49 f.

[2] S. gegen preuß. Entw. I 479 Abs. 1, II 436 Abs. 1 (Mot. S. 241) Prot. IV 1932 f., 1935 f., VIII 3800.

[3] Vgl. hierzu Lotmar, Arbeitsvertrag I 148 f., 640 f.

[4] S. dagegen § 548 ält. Fassung Satz 2, dazu Prot. IV 1938 f.

Digitized by Google

infolge der veränderten Bemessung des Ersatzes ist dies von geringer Bedeutung.

Eine erschöpfende Regelung der Entschädigungsfrage enthält das H.G.B. nur für den auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffer, der nach Übernahme der Ausführung einer bestimmten Reise entlassen wird. Dem für eine bestimmte Reise angestellten Schiffer wird unter den Voraussetzungen des § 546 die Entschädigung abgesprochen, unter den Voraussetzungen und nach Maßgabe des § 547 eine Entschädigung gewährt. Nur die Vorschrift des § 546 gilt auch für den auf bestimmte Zeit oder auf Lebenszeit angestellten Schiffer. Es verbleibt somit ein beträchtliches Anwendungsgebiet für die Vorschriften des bürgerlichen Rechts hinsichtlich der dem entlassenen Schiffer zustehenden Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht vertragsmäßig Bestimmung getroffen worden ist[1]. Hat der Reeder wegen eines wichtigen Grundes den Schiffer entlassen, so ist dieser außer im Falle von H.G.B. 547 auf den Anspruch des B.G.B. 628 beschränkt (B.G.B. 626)[2]. Der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer, welcher vor Übernahme der Ausführung einer bestimmten Reise entlassen wird, hat ferner keinen Ersatzanspruch, wenn ihm unter Einhaltung der sechswöchigen Kündigungsfrist des B.G.B. 622 oder der zweiwöchigen Kündigungsfrist des B.G.B. 623 gekündigt worden ist. Ist die betreffende Frist nicht eingehalten worden, so hat er Anspruch auf Entschädigung[3]. Doch wird diese den nach H.G.B. 548 sich er-

[1] Prot. IV 1933, 1938, 1943, VIII 3802; R.G. bei Seuffert XLIX Nr. 246 (= Schlesw.-Holstein. Anzeigen 1894 S. 67 ff.). Eine Revision der seerechtlichen Vorschriften im Hinblick auf das geltende bürgerliche Recht wäre angezeigt. Unter den fremden Gesetzgebungen verdienen die skandinavischen (§§ 63–66) wegen ihrer gründlichen Regelung der Entschädigungsfrage besonders genannt zu werden. Das spanische und die mit ihm verwandten Rechte, sowie Holland 328 unterscheiden zunächst, ob die Entlassung vor oder nach Antritt der Reise erfolgt (vgl. oben S. 561 Anm. 4 a. E.), letzterenfalls wiederum, ob aus einem vom Gesetze anerkannten Grunde (justa causa, causa legal, causa legitima) oder nicht. Die Gründe, welche die Entlassung ohne Entschädigung rechtfertigen, sind meist übereinstimmend für den Schiffer und die übrigen Personen der Schiffsbesatzung bestimmt. Vgl. Spanien 1829 Art. 626 ff., 1885 Art. 604 f., 636 f., Chile 866, 872 u. a. Mehrfach eigentümlich Argentinien 891 (s. schon 1862 Art. 1050 und darnach Uruguay 1061).

[2] Dies muß gegen Brodmann S. 41 Anm. I 1 zu § 545 auch für den auf bestimmte Zeit angenommenen Schiffer gelten.

[3] Schaps Vorbem. zu §§ 546—550 unter II 1 will ihm keinen Ersatzanspruch einräumen. Gegen diese für das frühere Recht Prot. IV 1938, VIII 3801 vertretene Ansicht s. schon ebd. IV 1940, VIII 3801. Vgl. auch Maclachlan S. 213 (Creen v. Wright).

Digitized by Google

gebenden Betrag nicht übersteigen dürfen, da durch die Übernahme der Ausführung einer bestimmten Reise die Rechtsstellung des auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffers jedenfalls nicht verschlechtert werden kann. Wird der auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Reise angestellte Schiffer ohne wichtigen Grund vorzeitig entlassen, so hat er als Entschädigung zu fordern, was er bei Aushaltung des Vertrages zu beanspruchen gehabt hätte. Hierbei mufs namentlich auch das Interesse des Schiffers an der Erreichung des Ortes berücksichtigt werden, an welchem nach Inhalt des Vertrages dessen Endigung im normalen Laufe eingetreten wäre.

IV. Das Kündigungsrecht des nicht auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffers[1] bestimmt sich lediglich nach bürgerlichem Recht. Ist das Dienstverhältnis für die Lebenszeit des Schiffers oder für längere Zeit als fünf Jahre eingegangen, so kann er es nach Ablauf von fünf Jahren mit einer Kündigungsfrist von sechs Monaten kündigen (B.G.B. 624). Allgemein kann der Schiffer das Dienstverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt (B.G.B. 626). Er darf aber bei Vermeidung von Schadensersatzpflicht nur in der Art kündigen, dafs der Reeder oder er selbst an Stelle des Reeders für die Führung des Schiffes anderweit Vorsorge treffen kann, es sei denn, dafs aufser dem wichtigen Grunde zur Kündigung auch ein solcher zur unzeitigen Kündigung vorliegt[2] (B.G.B. 675, 671 Abs. 2). Darüber, ob ein wichtiger Grund im Sinne des B.G.B. 626 vorlag, entscheidet im Streitfalle das freie Ermessen des Richters[3]. Es können ebensowohl objektive, wie in der Person einer der Vertragsparteien begründete[4] Umstände in Frage kommen. Die Ansprüche des Schiffers bestimmen sich nach B.G.B. 628.

V. Unter sechs Nummern zählt Seem.O. 70 Abs. 1 die Fälle auf, in denen der Schiffer den Schiffsmann vor Ablauf der Vertrags-

[1] Über das Kündigungsrecht des auf unbestimmte Zeit angestellten s. oben S. 558 f.

[2] Dies wird im Hinblick auf die verantwortliche Stellung des Schiffsführers nicht leicht anzunehmen sein.

[3] Die Aufnahme bestimmter Gründe in das A.D.H.G.B. wurde abgelehnt; vgl. Prot. IV 1959 f. gegen preufs. Entw. I 480 Abs. 2, Berl. Prot. S. 126, Entw. II 437 Abs. 2, Mot. S. 242. Nach Skandinavien 62 Abs. 3 berechtigt der Verlust des Flaggenrechts den Schiffer zum sofortigen Rücktritt. Im Ergebnis weicht das deutsche Recht hiervon nicht ab (vgl. auch Seem.O. 74 Abs. 1 Nr. 2).

[4] Z. B. Nichterfüllung seiner Vertragspflichten durch den Reeder, Erkrankung des Schiffers; vgl. auch Finnland 34 Satz 3.

Digitized by Google

zeit entlassen kann[1]. Im allgemeinen macht es keinen Unterschied, von welcher Art der Heuervertrag, und ob die Reise schon angetreten ist oder nicht. Doch besteht in beiden Beziehungen je eine Ausnahme. Einer der gesetzlichen Entlassungsgründe (Nr. 6) greift nur bei der Anheuerung für eine Reise, ein anderer (Nr. 1) nur vor Antritt der Reise Platz. Der Natur der Sache nach wird das Entlassungsrecht des Schiffers überwiegend durch Handlungen des Schiffsmanns oder in dessen Person liegende Verhältnisse begründet, bei deren Gegebensein eine Aushaltung der normalen Vertragsdauer dem Reeder wider seinen Willen nicht zugemutet werden kann. In einem Falle (Nr. 6) ist der nachträgliche Eintritt der Unausführbarkeit des Unternehmens, für welches der Heuervertrag geschlossen worden ist, der Grund des Kündigungsrechts. Die vom Gesetze aufgezählten Fälle des letzteren gruppieren sich hiernach folgendermafsen.

Wegen eines Verschuldens des Schiffsmanns greift das Entlassungsrecht des Schiffers Platz, wenn der Schiffsmann sich eines groben Dienstvergehens (Nr. 2) oder bestimmter strafbarer Handlungen (Nr. 3) schuldig macht oder sich durch eine beliebige strafbare Handlung eine Krankheit oder Verletzung zuzieht, die ihn arbeitsunfähig macht (Nr. 4). Der Begriff des groben Dienstvergehens im Sinne der Nr. 2 ist vom Gesetze nicht bestimmt. Als wichtige Beispiele nennt es wiederholten Ungehorsam, fortgesetzte Widerspenstigkeit, wiederholte Trunkenheit im Dienste, Schmuggelei. Diese Beispiele bestätigen, was schon der Wortlaut der Vorschrift, verglichen mit dem des § 96, ergibt[2], dafs nicht jede gröbliche Verletzung der Dienstpflichten im Sinne des § 96 auch ein grobes Dienstvergehen im Sinne des § 70 Nr. 2 darstellt. Da ferner schon ein einzelner Fall von Schmuggelei das Kündigungsrecht des § 70 entstehen läfst und die Wiederholung bei Ungehorsam und Trunkenheit, die Fortsetzung bei Widerspenstigkeit besonders gefordert wird, kann die Wiederholung oder Fortsetzung des pflichtwidrigen Verhaltens nicht ein für das grobe Dienstvergehen überhaupt wesentliches Moment bilden. Als ein solches Vergehen wird vielmehr im Hinblick auf die vom § 70 daran geknüpfte Rechtsfolge jede erhebliche und verschuldete Verletzung

[1] Über die Frage, ob diese Aufzählung erschöpfend zu sein beabsichtigt, s. unten § 40 Nr. IV.

[2] Das „grob" des § 70 ist mehr als das „gröblich" des § 96, das „Dienstvergehen" des ersteren mehr als die „Verletzung der Dienstpflichten" des letzteren.

Digitized by Google

der Dienstpflichten anzusehen sein, welche die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses wider den Willen des Schiffers als unbillige Zumutung erscheinen liefse. Derselbe Gesichtspunkt ist augenscheinlich bei der Abgrenzung der strafbaren Handlungen mafsgebend gewesen, deren Begehung das Entlassungsrecht des Schiffers begründet, auch wenn sie nicht eine Verletzung der Dienstpflicht enthält. Es sind einmal die Vergehen des Diebstahls, des Betruges, der Untreue, der Unterschlagung, der Hehlerei und der Urkundenfälschung, sodann von den Verbrechen die mit Todesstrafe und mit Zuchthaus[1] bedrohten. Bei der einen Gruppe ist es die in der strafbaren Handlung zu Tage tretende, die Unzuverlässigkeit des Täters erweisende Gesinnung desselben, bei der anderen Gruppe ist es die Schwere der Tat, die den rechtlichen Zwang zur Aushaltung des Vertrages für den Reeder wegfallen läfst[2].

Ohne Rücksicht darauf, ob den Schiffsmann ein Verschulden an dem in seiner Person gegebenen Entlassungsgrunde trifft oder nicht, greift das Kündigungsrecht des Schiffers in den beiden Fällen der Nr. 1 und 5 des § 70 Platz. Der Schiffer kann nach Nr. 1 den Schiffsmann, solange die Reise noch nicht angetreten ist, vor Ablauf der Vertragszeit entlassen, wenn der Schiffsmann zu dem Dienste, zu dem er sich verheuert hat, untauglich ist. Die Untauglichkeit kann ebensowohl auf unzulänglicher Sachkenntnis, wie

[1] Nach Seem.O. v. 1872 § 57 Abs. 1 Nr. 3 nur die „nach dem Strafgesetzbuche mit Zuchthaus bedrohten". Die ausdrückliche Erstreckung der Vorschrift auf die mit Todesstrafe bedrohten Handlungen einerseits und auf die mit Zuchthaus durch andere Gesetze als das St.G.B. bedrohten Handlungen andererseits ist erst durch den Reichstag in das geltende Gesetz gelangt; vgl. Entw. v. 1900 u. Komm.Entw. § 65 Abs. 1 Nr. 3, Sten. Ber. a. a. O. Bd. 5 S. 4834 f.

[2] Aufzählungen der Fälle, in denen das Verhalten des Schiffsmanns die vorzeitige Entlassung rechtfertigt, finden sich schon in mittelalterlichen Quellen; vgl. Ancona stat. mar. 1397 r. 54, 82 (Pard. V 167, 182 f.), Trani ord. 9, Cons. 80. Unehrlichkeit, Zänkerei und Widerspenstigkeit (vgl. Rooles v. Oléron 14, Wisbysches Seer. 28) werden vornehmlich genannt. Andererseits begegnen zu derselben Zeit in manchen Quellen auch schon allgemeine Formeln, welche die Entlassung bei „offenbarer Schuld" u. dgl. gestatten; s. z. B. Wisbysches Seer. 47 u. niederl. Ord. v. 1563 III 13. Die Zweiteilung hat sich bis auf die Gegenwart erhalten. Im Anschlufs an die Ord. de la mar. III 4, 10 überläfst der Code de comm. 270 dem Richter die Feststellung, ob die Entlassung „sans cause valable" erfolgt ist oder nicht. Ebenso Belgien 62, Osterreich (Ed. Polit. VII 35 f.), Italien 542, England. Aufzählungen der Entlassungsgründe enthalten dagegen Spanien (1829) 704, (1885) 637, Holland 437, Chile 872, Argentinien 991, Skandinavien 89—91 (vgl. 92), Japan 581. Sie stimmen untereinander und mit dem deutschen Recht in den Grundzügen überein.

Digitized by Google

auf körperlichen Mängeln beruhen. Namentlich in letzterem Falle braucht sie, wie z. B. bei einem Herzleiden, dem Schiffsmanne vorher nicht bekannt gewesen zu sein. Die Beschränkung des Kündigungsrechts auf die Zeit vor Antritt der Reise ermangelt der inneren Begründung[1]. Insoweit als sie der Zurücklassung des Schiffsmanns im Auslande vorbeugen soll, wird sie durch die weitergehende Vorschrift des § 83 überflüssig gemacht. Auf der anderen Seite wird der Zwang, den untauglichen Schiffsmann im Dienste zu behalten, für den Schiffer auch durch die ihm vom § 43 eingeräumte Befugnis (s. oben S. 496 f.) nicht ausgeglichen[2]. Insoweit aber, als durch die Einschränkung des § 70 Nr. 1 die Entlassung auch im Inlande nach angetretener Reise ausgeschlossen wird, ist hierfür überhaupt kein Grund erkennbar[3]. Nicht einmal so viel ist richtig[4], dafs der Schiffer sich vor Antritt der Reise stets von der Tauglichkeit des Schiffsmanns überzeugen könne. Das ist z. B. bei eiliger Heuerung im Zwischenhafen nicht immer möglich, aber auch dann nicht, wenn die Untauglichkeit in einem erst während der Reise hervortretenden Leiden des Schiffsmanns ihren Grund hat. Die Einschränkung des § 70 Nr. 1 wäre daher zu beseitigen[5].

[1] Sie wurde in das A.D.H.G.B. (Art. 543 Nr. 1) aufgenommen, um den Schiffsmann vor der Härte einer Entlassung im Auslande zu schützen (Prot. IV 1990 f.). Als dies geschah, war Art. 458 des preufs. Entw. II, welcher die Entlassung nicht anders als in einem bewohnten Hafen zuliefs, noch nicht durch den späteren Art. 553 ersetzt, welcher der Zurücklassung des Schiffsmanns in einem anderen Lande entgegentrat. Bei der Beratung, die hierzu führte (Prot. IV 2023 ff.), wurde die Frage nicht aufgeworfen, ob neben dem Art. 553 die Einschränkung des Art. 543 Nr. 1 noch gerechtfertigt war. Immerhin verwies Art. 553 nur auf die Landesgesetzgebung, so dafs jene Rechtfertigung in gewissen Grenzen dem Wunsche einer einheitlichen Regelung entnommen werden konnte. Durch den § 71 der Seem.O. v. 1872 ist sie auch insoweit fortgefallen.

[2] Vgl. dazu Prot. IV 1990.

[3] Warum soll auf einem von Hamburg nach Königsberg bestimmten Schiffe, welches Kiel anläuft, der untaugliche Schiffsmann hier nicht entlassen werden können?

[4] Gegen Prot. IV 1991.

[5] Der Eintritt der Untauglichkeit des Schiffsmanns zur Leistung der von ihm übernommenen Dienste wird von einer Reihe von Gesetzen (z. B. Spanien 637 Abs. 1 Nr. 5, Chile 872 Nr. 1, Argentinien 991 Abs. 2 Nr. 4, Skandinavien 89 Abs. 1 Satz 1) ohne Unterscheidung in der Art des deutschen Rechts als gesetzlicher Grund zu vorzeitiger Entlassung genannt. Eine solche Unterscheidung wird auch nach den Gesetzen nicht allgemein zu machen sein, welche die Entlassungsgründe nicht aufzählen (s. oben S. 568 Anm. 2). Wie Deutschland Japan 581 Abs. 1 Nr. 1.

Digitized by Google

Das Entlassungsrecht des § 70 greift nach Nr. 5 Platz, wenn der Schiffsmann mit einer geschlechtlichen Krankheit behaftet ist, die anderen an Bord befindlichen Personen[1] Gefahr bringen kann. In der Gefährdung dieser Personen ist der Grund der Vorschrift enthalten[2]. Unerheblich ist daher, ob der Schiffsmann sich die Erkrankung durch eigenes Verschulden zugezogen hat oder nicht, ob er vor oder nach Antritt des Dienstes, vor oder nach der Anmusterung erkrankt ist, demnach auf Gewährung von Verpflegung und Heilbehandlung nach Maßgabe der §§ 59 ff. Anspruch hat oder nicht, endlich, ob er infolge der Krankheit arbeitsunfähig geworden ist oder nicht[3]. Die Beschränkung auf syphilitische Krankheiten hat das Gesetz gegenüber der Seem.O. v. 1872 (§ 57 Abs. 1 Nr. 4) mit Recht fallen lassen. In der Beschränkung auf geschlechtliche Krankheiten aber hat es einen Überrest der früheren Anschauung beibehalten, welche das Entlassungsrecht des Schiffers auf die Selbstverschuldung des erkrankten Schiffsmanns gründete. Auch wenn unter der Gefahr im Sinne unserer Vorschrift fortdauernd nur die Ansteckungsgefahr verstanden und beispielsweise die Gefährdung durch Angriffe seitens eines Geisteskranken ausgeschlossen bleiben soll, würde sich doch jedenfalls die Erstreckung der Vorschrift auch auf andere ansteckende Krankheiten rechtfertigen.

Der letzte Kündigungsfall des § 70 (Abs. 1 Nr. 6) ist gegeben, wenn die Reise, für die der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieges, Embargos oder Blokade, wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann[4].

---

[1] Das Gesetz sagt: „den übrigen an Bord befindlichen Personen". Es ist aber natürlich nicht notwendig, daß sie alle von der Gefahr der Ansteckung bedroht sind.

[2] S. bereits Prot. IV 1994. Ob eine Gefährdung den Umständen nach vorhanden ist, bestimmt sich, wenn ein Arzt zu erlangen ist, nach seinem Gutachten. Anderenfalls entscheidet das pflichtmäßige Ermessen des Schiffers (H.G.B. 511 f.).

[3] Ersterenfalls kann aber je nach Umständen das Entlassungsrecht aus Nr. 1 oder Nr. 4 in Frage kommen.

[4] Der Kündigungsfall des § 70 Abs. 1 Nr. 6 ist von allen Rechten anerkannt. Er wird auch von den Gesetzen ausdrücklich geregelt, welche sich hinsichtlich der auf den persönlichen Verhältnissen des Schiffsmanns beruhenden Entlassungsgründe mit der allgemeinen Formel der cause valable usw. begnügen. Eine allgemeine Formulierung in der Art des § 70 Nr. 6 begegnet allerdings nur vereinzelt, so im Ed. Polit. VII 24. Überwiegend werden nur bestimmte Ereignisse in größerer (so Spanien 640, Skandinavien 91 Abs. 1) oder ge-

Digitized by Google

Das Kündigungsrecht des Reeders tritt hiernach unter denselben Voraussetzungen ein, unter denen die Ausübung des dem Reeder stets zustehenden Kündigungsrechts dem Schiffer gegenüber die Vergünstigung des H.G.B. 547 genießt.

VI. Die Ansprüche des entlassenen Schiffsmanns sind nicht in allen Fällen des § 70 Seem.O. dieselben. Die verdiente Heuer hat er stets zu beanspruchen. Eine Verwirkung tritt hier nicht ein[1]. In den Fällen der Nr. 1 bis 4 des § 70 hat der Schiffsmann nicht mehr als die verdiente Heuer zu fordern (§ 71 Abs. 1)[2]. Dasselbe muſs gelten, wenn er auf Grund von § 70 Nr. 6 vor Antritt der Reise entlassen worden ist[3]. Ist dagegen die Entlassung in den Fällen der Nr. 6 nach Antritt der Reise erfolgt, so würde der Schiffsmann, in dessen Person der Entlassungsgrund nicht gegeben ist, durch die Verweisung auf die verdiente Heuer allein unbillig geschädigt werden. Hier sind ihm deshalb dieselben Ansprüche gewährt, die er im Falle der von Rechts wegen eintretenden Endigung des Heuervertrags durch zufälligen Verlust des Schiffes haben würde (§ 71 Abs. 3). Er hat mithin aufser auf die verdiente Heuer noch Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung und ferner auf den Betrag der halben Heuer für die nach § 73 zu berechnende Dauer der Zurückbeförderung (§ 69 Abs. 2 vgl. oben S. 547 ff.)[4]. Eigentümlich geregelt sind die An-

ringerer (so Frankreich 253 f., Holland 413 f., Belgien 49 f., Italien 530 f.) Zahl genannt, die den Bruch der Reise herbeiführen und die vorzeitige Entlassung der Schiffsleute rechtfertigen. Indessen werden die gesetzlichen Vorschriften z. B. in Frankreich auf nicht erwähnte Fälle in weitem Umfange entsprechend angewendet, vgl. de Valroger II nr. 548, 554, Desjardins III 242, Lyon-Caen et Renault V nr. 434.

[1] Vgl. dagegen für das englische Recht Abbott S. 277 ff., Maclachlan S. 249 ff.

[2] Eine entsprechende Vorschrift findet sich nur in einzelnen Gesetzen (wie Holland 436, Finnland 72, Argentinien 992, Japan 581 Abs. 2, Skandinavien 89 Abs. 1, vgl. auch 90 Abs. 2). Doch wird anderweitig auch in Ermangelung einer besonderen Bestimmung nach allgemeinen Grundsätzen (vgl. B.G.B. 628) dem Schiffsmanne, der wegen eines in seiner Person liegenden, gesetzlichen Grundes entlassen wird, der Anspruch auf einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Teil der Vergütung zugestanden, s. z. B. für das französische Recht Lyon-Caen et Renault V nr. 448.

[3] Dies wird von den oben S. 570 Anm. 4 genannten Gesetzen durchweg bestimmt.

[4] Hinsichtlich der Ansprüche des Schiffsmanns, der in den Fällen des § 70 Nr. 6 nach Antritt der Reise entlassen wird, gehen die Gesetzgebungen

Digitized by Google

sprüche des Schiffsmanns, der wegen einer andere an Bord befindliche Personen gefährdenden geschlechtlichen Krankheit entlassen wird (§§ 70 Abs. 1 Nr. 5, 71 Abs. 2). Durch die Entlassung soll der Schiffsmann nicht schlechter gestellt werden, als er ohne sie gestellt wäre. Seine Ansprüche bestimmen sich daher nach den Vorschriften der §§ 59 bis 62 (s. oben S. 529 ff.)[1]. Für den Angehörigen eines auswärtigen Staates gilt dies jedoch nur insoweit, als nach einer im Reichs-Gesetzblatt enthaltenen Bekanntmachung Deutschen, die zum Dienste auf einem Schiffe dieses Staates angestellt sind, durch die dortige Gesetzgebung oder durch Staatsvertrag eine entsprechende Fürsorge gewährleistet ist[2]. Die hier den Ausländern zu teil gewordene Sonderbehandlung ist aus dem gerechtfertigten Wunsche hervorgegangen, im Interesse deutscher, unter fremder Flagge dienender Seeleute eine Einwirkung auf die ausländischen Gesetzgebungen auszuüben[3]. Die Vorschrift ist aber besser gemeint als geraten. Ihren unmittelbaren Zweck wird sie nur in geringem Mafse erreichen können, weil sie von den fremden Gesetzgebungen nicht nur die Gleichstellung deutscher Seeleute mit inländischen beansprucht, sondern ihnen zumutet, ohne Rück-

---

erheblich auseinander. Teils hat der Schiffsmann nur Anspruch auf die bis zur Entlassung verdiente Heuer und auf kostenfreie Rückbeförderung (so Holland 414, Skandinavien 91 Abs. 1, 98), teils sind die Ansprüche verschieden nach der Art des Reisehindernisses und des Heuervertrages (so Frankreich 254, 257, Spanien 641 f. u. a.). Doch ist zu beachten, dafs die Vorschriften der letzteren Gattung sich nicht nur auf Fälle der Auflösung, sondern auch auf solche der Fortdauer des Vertrages bei Unterbrechung der Reise beziehen. Nach deutschem Rechte ist nichts Besonderes für den Fall zu bemerken, dafs etwa der Schiffer das ihm wegen eines Embargos zustehende Entlassungsrecht nicht ausübt; vgl. auch die englische Rechtsprechung, besonders i. S. Beale v. Thompson (Referat bei Abbott S. 263 ff.).

[1] Im Gesetze heifst es „nach den Vorschriften der §§ 59 bis 61". Indessen wird auch auf den Fall der Entlassung die wohl nur versehentlich nicht genannte Vorschrift des § 62 entsprechend anzuwenden sein. Sonst wäre der Schiffsmann, welcher sich die Krankheit durch eine strafbare Handlung zugezogen hat, im Falle der Entlassung günstiger gestellt, als ohne die Entlassung, was vom Gesetze nicht beabsichtigt sein kann. Allerdings wird die Entlassung des Schiffsmanns, der sich die geschlechtliche Krankheit durch eine strafbare Handlung zugezogen hat, je nach den Umständen auch auf Grund der Nr. 3 des § 70 erfolgen können; vgl. z. B. St.G.B. 176 f. und andererseits St.G.B. 172.

[2] Wenn diese Voraussetzung nicht zutrifft, wird dem auf Grund des § 70 Nr. 5 entlassenen Ausländer der Anspruch auf die verdiente Heuer zuzubilligen sein.

[3] Komm.Ber. S. 50 f.

Digitized by Google

sicht auf ihre für Inländer geltenden Vorschriften den deutschen Seeleuten eine den Bestimmungen der Seem.O. entsprechende Fürsorge zu gewährleisten[1]. Der Rechtszustand aber, den die Sondervorschrift des § 71 Abs. 2 zunächst geschaffen hat, ist in mehrfacher Hinsicht unbefriedigend. Er ist geeignet, die auf deutschen Schiffen dienenden Ausländer zur Verheimlichung von Geschlechtskrankheiten zu veranlassen und so dem Zwecke der Vorschriften des § 70 Nr. 5 und der §§ 59 ff. entgegenzuwirken[2]. Es sind ferner nach § 71 Abs. 2 für den ausländischen Seemann die Ansprüche aus einer Erkrankung der in Rede stehenden Art ganz verschieden, je nachdem der Schiffsmann auf Grund von § 70 Nr. 5 entlassen wird oder nicht. Ein sachlicher Grund für diese Verschiedenheit ist nicht vorhanden. Wohl aber liegt in ihr die Gefahr, dafs der Schiffer bei der Entschliefsung über die Ausübung des Kündigungsrechts im Interesse des Reeders geneigt sein wird, sich möglichst für die Entlassung des ausländischen Schiffsmanns zu entscheiden.

VII. Der Reeder wird durch den Heuervertrag nicht verpflichtet, von den ihm zur Verfügung stehenden Diensten des Schiffsmanns Gebrauch zu machen. Der Schiffsmann kann zu jeder Zeit rechtswirksam aus dem Dienste entlassen werden[3]. Nur seine Ansprüche gegen den Reeder sind verschieden, je nachdem die Entlassung aus gesetzlichem Grunde oder ohne einen solchen erfolgt ist. Diese Ansprüche bestimmen sich nach deutschem Rechte im Falle grundloser Entlassung für die Regel nach allgemeinen Grundsätzen. Nur wenn der für eine Reise geheuerte Schiffsmann[4] aus anderen als den in Seem.O. 70 erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen wird,

---

[1] Es sind beispielsweise die Aussichten dafür sehr gering, dafs die skandinavischen Staaten die vom deutschen Rechte grundsätzlich abweichenden Vorschriften des § 90 ihrer Seegesetze in der von Seem.O. 71 Abs. 2 Satz 2 gewünschten Art umgestalten würden. Wenn mittelst der letzteren Vorschrift nach dem Komm.Ber. S. 51 die Humanität durch die Bedingung der Reziprozität begrenzt werden soll, verträgt sich dies mit der im Gesetze enthaltenen Forderung nicht.

[2] Vgl. auch Komm.Ber. S. 51.

[3] Einzelne Gesetze (so Chile 942 und Finnland 71) sagen dies ausdrücklich. Die übrigen setzen es bei der Regelung der Rechtsfolgen voraus, welche sie an die Entlassung knüpfen.

[4] Ihm ist hier der auf unbestimmte Zeit geheuerte, aber zu einer bestimmten Reise bereits beorderte gleichzustellen; vgl. Prot. IV 1996 f., 2001, VIII 3843, a. M. Brodmann S. 529 Anm. 2 zu § 72.

Digitized by Google

findet das Sonderrecht der Seem.O. 72 f.[1] Anwendung. Der Entlassene erhält dann jedenfalls als Entschädigung die Heuer für einen Monat. Die etwa empfangenen Hand- und Vorschufsgelder mufs er sich auf diese Entschädigung anrechnen lassen und, soweit sie deren Betrag übersteigen, zurückgeben[2]. Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er aufserdem Anspruch einmal auf freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung, sodann auf Zahlung der Heuer für die nach § 73 (s. oben S. 547 ff.) zu berechnende, voraussichtliche Dauer seiner Reise nach dem Rückbeförderungshafen. Der Schiffsmann ist durch diese Vorschriften allerdings in einer Beziehung günstiger gestellt, als nach allgemeinen Grundsätzen. Er erhält den Betrag einer Monatsheuer, auch wenn er einen Schaden nicht erlitten, z. B. wenn er alsbald nach seiner Entlassung eine bessere Stellung, als die verlorene, erlangt hat. Im übrigen stellt aber die Regelung des § 72 eine wesentliche Begünstigung des Reeders dar. Sie ermöglicht es ihm, sich einseitig vom Vertrage loszusagen, ohne den übernommenen Verpflichtungen vollständig genügen zu müssen[3].

[1] Zur Entstehungsgeschichte s. Entw. v. 1900 § 67 f., Begr. S. 72 f., Komm. Ber. S. 51 f., für das frühere Recht Seem.O. 1872 § 59 f. (Mot. S. 52 f.), A.D.H.G.B. 545 (dazu preufs. Entw. I 500, Berl. Prot. S. 131, Entw. II 457, Mot. S. 249 f., Prot. IV 1996 ff., 2006, Entw. I. Lsg. 482, Prot. VIII 3843 f.

[2] Begr. z. Entw. v. 1900 S. 73.

[3] Das deutsche Recht ist im Wege einer merkwürdigen, geschichtlichen Entwickelung zu seinem gegenwärtigen Standpunkte gelangt. Schon in den hansischen Quellen des Mittelalters wird für den Fall grundloser Entlassung des Schiffsmanns darnach unterschieden, ob sie vor oder nach Antritt der Reise erfolgt. Letzterenfalls hat der Schiffsmann Anspruch auf das volle, ihm vertragsmäfsig zugesagte Entgelt; ersterenfalls hat er nur die Hälfte oder ein Drittel des versprochenen Lohns zu fordern. Vgl. lüb. R. bei Hach III c. 216. Wisbysches Seer. 3, 47 (s. auch 28 und Rooles v. Oléron 14), niederl. Ord. Philipps II. v. 1563 III 13, H.R. 1591 Art. 42 f., Hans. Seer. v. 1614 IV 5, III 7, Ord. de la mar. III 4, 10 (zu dem Rückbeförderungsanspruch s. schon Cons. 222). Aller Wahrscheinlichkeit nach handelte es sich hier ursprünglich um die bis zum Antritt der Reise gestattete Verwendung des Handgeldes in der Eigenschaft eines Reugeldes (vgl. dazu oben S. 507 Anm. 4, auch Goldschmidt, Z. f. H.R. I 391 ff.). Die Entschädigung bei Entlassung vor Antritt der Reise behielt aber die einstige Höhe des Handgeldes, als dieses selbst nicht mehr die Hälfte oder ein Drittel der ganzen Heuer betrug. Die Mehrzahl der geltenden Gesetze stimmt im wesentlichen mit jenen älteren Vorschriften noch überein, so Ed. Polit. VII 35 f., Frankreich 270, Holland 438 f., Belgien 62 u. a. Frankreich 270 und die ihm folgenden Gesetze gewähren aller-

Digitized by Google

VIII. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der dem entlassenen Schiffsmanne zustehenden Ansprüche ist die Sicherung des Beweises für den im einzelnen Falle bestimmend gewesenen Entlassungsgrund von Wichtigkeit. Namentlich mufs der Schiffsmann davor geschützt sein, dafs an Stelle dieses Grundes nachträglich ein früher unbeachtet gebliebener hervorgesucht werde[1]. Zu diesem Zwecke erlegt § 70 Abs. 2 dem Schiffer eine dreifache Verpflichtung auf: Er hat die Entlassung und ihren Grund, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmanne mitzuteilen, ferner in den Fällen des Abs. 1 Nr. 2 bis 5 die Entlassung und ihren Grund, bevor der Schiffsmann

---

dings dem vor Schliefsung der Musterrolle Entlassenen neben der Bezahlung der bereits geleisteten Dienste (s. Desjardins III nr. 630, Lyon-Caen et Renault V nr. 452) eine Entschädigung überhaupt nicht. Die zunächst auf die Reiseheuer berechneten Vorschriften des älteren Rechts sind z. B. vom preufs. Seer. (1727) IV 18 und A.L.R. II 8 §§ 1552 f. auf die Zeitheuer in der Art angewendet worden, dafs bei willkürlicher Entlassung nach Antritt der Reise die Heuer für vier Monate als Gesamtbetrag der entgehenden Heuer gesetzt und dem entsprechend die Entschädigung bei Entlassung vor dem Antritt der Reise auf zwei Monatsgagen bemessen wurde (vgl. auch brem. V. v. 12. XI. 1852 § 51). Dann wurde teils diese Entschädigung herabgesetzt, teils auch bei Entlassung nach Antritt der Reise je nach dem Orte der Entlassung die Höhe der zu gewährenden Entschädigung verschieden bemessen; vgl. brem. V. v. 12. XI. 1852 § 53, Schweden 1864 §§ 69, 57, Finnland 73, Italien 542, Skandinavien 92. Eine solche Abstufung, mit welcher der ursprüngliche Standpunkt der Rechtsordnung gegenüber der willkürlichen Entlassung nach Antritt der Reise aufgegeben war, enthielten für das deutsche Recht A.D.H.G.B. 545 und Seem.O. 1872 §§ 59 f., welche in der Behandlung der vor dem Reiseantritt erfolgten Entlassung an den Reugeldcharakter des Handgeldes noch erinnern. In der neuen Seem.O. ist auch diese Erinnerung getilgt worden. — Übrigens weicht von dem deutschen Recht auch das englische grundsätzlich ab (anders Komm.Ber. S. 52 Anm. *). Nach ihm (M.Sh.A. 1894 s. 162, s. schon M.Sh.A. 1854 s. 167, vgl. auch Verein. Staat. G. v. 7. VI. 1872 s. 21) ist dem vor Beginn der Reise oder vor Verdienung einer Monatsheuer grundlos Entlassenen eine Entschädigung bis zur Höhe einer Monatsheuer zu leisten, während im Falle späterer, nicht gerechtfertigter Entlassung die volle Vertragsleistung zu gewähren ist, vgl. Abbott S. 250, Maclachlan S. 233 f.

Der Entschädigungsanspruch des ohne gesetzlichen Grund entlassenen Schiffsmanns ist nach deutschem Rechte gegen den Reeder gerichtet, der gegebenen Falles einen Regrefs gegen den Schiffer hat. Dagegen lassen zahlreiche Rechte den Schiffer durch die von ihm bewirkte Entlassung dem Schiffsmanne persönlich verpflichtet werden und einen Rückgriff auf den Reeder nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen geniefsen; vgl. bereits H.R. 1591 Art. 42, Hans. Seer. v. 1614 IV 5, Ord. de la mar. III 4, 10, preufs. Seer. v. 1727 IV 18, noch jetzt Frankreich 270, Holland 438, Belgien 62, Italien 542 Abs. 4, Spanien 637 Abs. 3, Portugal 534 § 2, Argentinien 993 a. E.

[1] Mot. z. Entw. d. Seem.O. v. 1872 S. 52.

Digitized by Google

das Schiff verläfst, in das Schiffstagebuch einzutragen[1] und endlich dafür zu sorgen, dafs eine von ihm unterzeichnete Abschrift der Eintragung dem Schiffsmanne, der dies verlangt, ausgehändigt wird.

Endigung kraft Parteiwillens. (Fortsetzung.) § 40.

I. Das Gegenstück zu den sechs Fällen, in denen nach Seem.O. 70 der Schiffer den Schiffsmann vor Ablauf der Vertragszeit entlassen kann, bilden die sechs Fälle, in denen nach Seem.O. 74 f. und 58 Abs. 2 der Schiffsmann vor Ablauf der Vertragszeit seine Entlassung fordern kann[2]. Der Mehrzahl nach stellen sie keine Abweichungen vom allgemeinen bürgerlichen Rechte dar. Auch ohne

[1] Die entsprechende Vorschrift der Seem.O. v. 1872 (§ 57 Abs. 2) besagte, dafs die Entlassung und ihr Grund in das Schiffsbuch eingetragen werden müfsten, aber nicht, durch wen dies zu geschehen hätte. Durch die Fassungsänderung, welche diese Vorschrift im Entw. der geltenden Seem.O. § 65 Abs. 2 erhielt, sollte nach der Begr. S. 72 die Eintragung in das Tagebuch, wie in anderen Fällen abweichend von der Regel des H.G.B. 519 Abs. 2 (s. Wagner I 393 Nr. II) als persönliche Pflicht des Schiffers gekennzeichnet werden (vgl. auch Begr. zu §§ 84, 87 des Entw.). Aufser dem § 70 Abs. 2 machen in der geltenden Seem.O. die §§ 43 Abs. 2 (s. oben S. 497 Anm. 1), 57 Abs. 2, 89, 92, 98, 99 und 124 Abs. 2 dem Schiffer Eintragungen in das Schiffstagebuch zur Pflicht. Nach der herrschenden Meinung (s. z. B. L. Perels zu den angeführten Vorschriften, Loewe zu §§ 43, 89, 92, 124) hat der Schiffer alle diese Eintragungen persönlich zu bewirken d. h. selbst zu schreiben. Diese Meinung ist namentlich auch in der von den Schiffern im Abdruck an Bord zu führenden „Zusammenstellung der Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs" (Anl. III zu der unter den Regierungen der Bundesseestaaten vereinbarten V. betreffend die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs, publiziert im Februar und März 1904, in Kraft getreten am 1. IV. 1904) Nr. IV angenommen worden. Gegen ihre Richtigkeit hat sich nachdrücklich ausgesprochen Brodmann, Z. f. H.R. LV 203 ff. Ihm wird jedenfalls darin zuzustimmen sein, dafs die vom Schiffer nicht geschriebene, aber genehmigte und unterschriebene Eintragung als von ihm bewirkt gelten mufs (s. auch Jahresbericht d. hamb. Handelskammer für 1903 S. 43). Dagegen kann nicht weitergegangen und mit Brodmann als geltendes Recht angesehen werden, dafs die in Rede stehenden Eintragungen nach Mafsgabe der allgemeinen Vorschriften von H.G.B. 519 Abs. 2 zu bewirken sind.

[2] Ältere Quellen gewähren dem Schiffsmann ähnlich, wie dem Schiffer (s. oben S. 574 Anm. 3), das Recht, vor dem Antritt der Reise oder vor Vollendung der halben Reise gegen Leistung der halben Heuer oder eines sonst bestimmten Betrages willkürlich vom Vertrage zurückzutreten; so Ancona stat. mar. 1397 r. 7 (Pard. V 123 f.), Genua stat. off. Gaz. c. 74, Wisbysches Seer. 47, H.R. 1591 Art. 43 a. E., Hans. Seer. IV 42, Rotterdam Ord. v. 1655 Art. 27 (Pard. II 522 f.), preufs. Seer. v. 1727 IV 19. Ein solches Reurecht besteht jetzt nicht mehr.

Digitized by Google

besondere Vorschrift würde in den meisten von diesen Fällen dem Schiffsmanne das unbefristete Kündigungsrecht des § 626 B.G.B. zustehen. Dem entsprechend tritt vielfach auch nach fremden Gesetzen ein solches Kündigungsrecht für den Schiffsmann nach allgemeinen Grundsätzen unter gleichen Voraussetzungen ein, wie nach deutschem Rechte. Das Schweigen der Seegesetze darf daher nicht ohne weiteres in dem Sinne der Ablehnung des Kündigungsrechtes verstanden werden.

Die Bezeichnung der Kündigung des Schiffsmanns als eines Forderns der Entlassung entspricht, wie die der Kündigung an den Schiffsmann als Entlassung, einer auch sonst von der deutschen Gesetzgebung verwendeten Ausdrucksweise. Es darf aus ihr nicht etwa gefolgert werden, dafs der Schiffsmann gegebenen Falles nur einen Anspruch gegen den Schiffer (Reeder) auf Entlassung habe. Vielmehr steht ihm ein unbefristetes Kündigungsrecht zu d. h. die Befugnis, durch einseitige, empfangsbedürftige Willenserklärung unmittelbar die Beendigung des Heuervertrages herbeizuführen[1]. Dies gilt auch für den Fall des nur scheinbar abweichenden § 77 Seem.O.[2]. Nach diesem darf im Auslande der seine Entlassung fordernde Schiffsmann aufser in dem Falle eines Flaggenwechsels (s. unten S. 580) gegen den Willen des Kapitäns erst auf Grund einer vorläufigen Entscheidung des Seemannsamts (§ 129) den Dienst verlassen[3]. Die Vorschrift bezweckt keineswegs, wie namentlich auch ihre Beschränkung auf das Ausland zeigt, den Willen des Schiffers zu einem für die Beendigung des Vertrages wesentlichen Moment zu machen. Sie will lediglich den Gefahren vorbeugen, die mit der einseitigen Beurteilung der Sachlage durch den Schiffsmann zumal im Auslande verbunden sind. Durch das Einverständnis zwischen Schiffer und Schiffsmann wird aufser Zweifel gerückt, dafs die Voraussetzungen für das einseitige Kündigungsrecht des letzteren gegeben sind. Nur darüber, ob sie vorliegen, hat in Ermangelung jenes Einverständnisses das Seemannsamt und eventuell das Gericht

---

[1] Macht der Schiffsmann von dieser Befugnis keinen Gebrauch, so bleibt der Heuervertrag bestehen; eine Konsequenz hieraus für H.G.B. 767 Abs. 3 (oben S. 258) s. R.G. C.S. XX S. 186 ff. Als ein Rücktrittsrecht im Sinne des B.G.B. 346 darf das Kündigungsrecht des Schiffsmanns nicht aufgefafst werden (gegen Loewe zu § 74).

[2] Dazu Prot. IV 2004, Entw. I. Lsg. 484 Abs. 4, Prot. VIII 3845, A.D.H.G.B. 547 Abs. 4, Seem.O. v. 1872 § 64, Entw. v. 1900 § 72, Komm.Ber. S. 56 f., R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4848.

[3] Über die Strafvorschrift von Seem.O. 95 s. unten S. 588.

Digitized by Google

zu entscheiden. Eine Verurteilung des Schiffers zur Erteilung seiner Einwilligung oder wegen Nichterteilung derselben ist ausgeschlossen, weil eine Verpflichtung zu deren überflüssiger Erteilung für ihn nicht besteht.

II. Das unbefristete Kündigungsrecht des Schiffsmannes greift in folgenden Fällen Platz:

1. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn der Schiffer sich einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen ihn schuldig macht (Seem.O. 74 Abs. 1 Nr. 1)[1]. Wie beim Gesindevertrage soll nicht jede geringfügige Vertragsverletzung des Schiffers den Schiffsmann zum Ausscheiden aus dem Dienste berechtigen[2]. Als Beispiele nicht schon von schweren Pflichtverletzungen, sondern von Handlungen, durch die sie begangen werden können, nennt das Gesetz Mifshandlung, Duldung von Mifshandlung durch andere Personen der Schiffsbesatzung, grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank, Verabreichung verdorbenen Proviants. Indessen hat nicht mit Bezug auf alle diese Beispiele der Wille des Gesetzes gleichmäfsigen und richtigen Ausdruck gefunden. Unzweifelhaft bildet die Mifshandlung nicht schlechthin, sondern nur dann einen Kündigungsgrund für den Schiffsmann, wenn der Schiffer sich durch sie einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen ihn schuldig gemacht hat[3]. Das Gleiche gilt von der Duldung von Mifshandlung durch andere Personen der Schiffsbesatzung. Dagegen kann bei grundloser Vorenthaltung von Speise und Trank das Kündigungsrecht des Schiffsmanns nicht durch die weitere Voraussetzung bedingt sein, dafs der Schiffer sich durch die Vorenthaltung einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann schuldig gemacht hat. Die grundlose, insbesondere nicht nach Mafsgabe des § 57 oder des § 91 gerechtfertigte, Vorenthaltung von Speise und Trank stellt vielmehr stets eine schwere Pflichtverletzung dar, wie

---

[1] Vgl. preufs. Entw. I 502 Abs. 1 Nr. 3, II 459 Abs. 1 Nr. 3, Prot. IV 2004, Entw. I. Lsg. 484 Abs. 1, A.D.H.G.B. 547 Abs. 1, Seem.O. 1872 § 61 Abs. 1 Nr. 1; s. auch Chile 952 Abs. 1 Nr. 7, Finnland 70, Skandinavien 86, Japan 583 Nr. 3.

[2] So Prot. IV 2004 zur Begründung des späteren Art. 547 Abs. 1, dessen „grobe" Verletzung in der Seem.O. v. 1872 stillschweigend durch die „schwere" ersetzt worden ist, während in dem Beispiel der Mifshandlung die Qualifizierung als überflüssig fortfiel.

[3] Die Streichung des Wortes „schwere" vor „Mifshandlung" bedeutete daher für die Seem.O. v. 1872 (§ 61 Nr. 1) keine sachliche Änderung gegenüber A.D.H.G.B. 547 Abs. 1 (vgl. oben Anm. 2).

Digitized by Google

sie denn auch schlechthin mit der höheren Strafe des § 113 (Nr. 3) bedroht ist[1]. Mit § 113 Nr. 3 hätte auch die Vorschrift des § 74 Abs. 1 Nr. 1 über die Verabreichung verdorbenen Proviants in Einklang gesetzt werden sollen[2].

2. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn der Schiffer den Anordnungen nicht nachkommt, die das Seemannsamt auf eine nach Maßgabe des § 58 Abs. 1[3] erhobene und begründet befundene Beschwerde zur Beschaffung geeigneter Abhilfe getroffen hat (§ 58 Abs. 2)[4]. Dem Schiffsmann ist die Aushaltung des Heuervertrages nicht zuzumuten, wenn das Schiff, für das er angemustert ist, nachgewiesenermaßen seeuntüchtig oder ungenügend verproviantiert ist, und der Schiffer die von der Behörde geforderte Abhilfe nicht trifft. Ob der Schiffsmann selbst zu den Beschwerdeführern gehört hat oder nicht, ist gleichgültig. Sein Anspruch auf Entlassung unterscheidet sich von dem nach § 74 Abs. 1 Nr. 1 begründeten wesentlich dadurch, daß er eine Verletzung der Pflichten gegen den Schiffsmann durch den Schiffer nicht voraussetzt[5].

3. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn das

---

[1] Auch die Begr. z. Entw. v. 1900 S. 74 geht davon aus, daß der Schiffsmann das Kündigungsrecht bei grundloser Vorenthaltung von Speise und Trank stets habe. Die ungenaue Fassung des Gesetzes geht auf die Änderung zurück, die im A.D.H.G.B. 547 Abs. 1 dem preuß. Entw. II 459 Nr. 3 zuteigeworden ist.

[2] Die Begr. (s. oben Anm. 1) läßt mit Unrecht das Kündigungsrecht dem Schiffsmanne wegen Verabreichung verdorbenen Proviants stets zustehen. Das Gesetz fordert, daß der Schiffer sich durch sie einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann schuldig gemacht habe. Dies wird stets anzunehmen sein, wenn der Schiffer dem Schiffsmann ohne Not verdorbenen Proviant verabreicht hat. § 74 Abs. 1 Nr. 1 würde richtig lauten: „wenn der Kapitän sich einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann, insbesondere durch Mißhandlung oder durch Duldung solcher seitens anderer Personen der Schiffsbesatzung, schuldig macht oder dem Schiffsmanne grundlos Speise und Trank vorenthält oder ohne Not verdorbenen Proviant verabreicht." Daß eine grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank vorliege, wenn der Proviant „weder an Menge noch an Qualität" den gesetzlichen Vorschriften entspreche, meint wohl versehentlich Boyens I 457.

[3] Seem.O. v. 1872 § 47, dazu Wagner I 443 ff.

[4] Die Vorschrift ist (Begr. S. 66) nach dem Vorbilde der im einzelnen erheblich abweichenden skandinavischen Gesetze (§ 87, vgl. dän. Entw. v. 1882 § 124 und dessen Mot. S. 115) in die geltende Seem.O. neu aufgenommen worden.

[5] Dies verkennt Loewe Anm. III zu § 58 S. 55 a. E.

Digitized by Google

Schiff die Flagge wechselt (§ 74 Abs. 1 Nr. 2)[1]. Der mit dem Flaggenwechsel verbundene Wechsel des Rechts würde die Stellung des Schiffsmanns wesentlich verändern. Dem soll er wider seinen Willen nicht unterworfen werden[2]. Die Vorschrift gilt deshalb auch gleichmäfsig zu Gunsten deutscher und ausländischer Seeleute, obwohl für die letzteren das nationale Moment in Wegfall kommt, dem ein Zwang zum Dienste unter fremder Flagge widerstreiten würde[3]. Die Vorschrift mufs aber ferner auch auf den durch ihren Wortlaut nicht gedeckten Fall entsprechend angewendet werden, dafs das Schiff das deutsche Flaggenrecht verliert, ohne ein fremdes dafür zu erlangen[4]. Denn nicht die Unterstellung unter das fremde Recht, sondern das Ausscheiden aus der Herrschaft des deutschen Rechts bildet ihren Grund.

4. Der Schiffsmann kann seine Entlassung unter Umständen fordern, wenn seit seinem Dienstantritt eine bestimmte Zeit verstrichen ist, ohne dafs der Vertrag seine Beendigung erfahren hat (§§ 74 Abs. 1 Nr. 3, 75)[5]. Die Vorschrift entspricht im wesentlichen der in H.G.B. 551 Abs. 2 und 3 (s. oben S. 559) für den Schiffer getroffenen. Die Frist, nach welcher das Kündigungsrecht des Schiffsmanns eintritt, beträgt ein Jahr, wenn sich das Schiff in einem europäischen Hafen oder in einem nichteuropäischen Hafen des mittelländischen oder des Schwarzen Meeres[6], ein und ein halbes Jahr, wenn sich das Schiff in einem anderen aufsereuropäischen Hafen befindet[7]. Das Kündigungsrecht soll den Schiffsmann davor

---

[1] Hierzu preufs. Entw. I 502 Abs. 1 Nr. 5, II 459 Abs. 1 Nr. 4, Prot. IV 2005, hamb. Seem.O. v. 1865 Art. 31 Abs. 1 Nr. 1, Seem.O. v. 1872 § 61 Abs. 1 Nr. 2 (vgl. Mot. S. 53).

[2] Vgl. Mot. z. Entw. v. 1872 S. 53.

[3] Das Bedenken, welches einst zur Streichung der Nr. 4 des preufs. Entw. II 459 geführt hatte (Prot. IV 2005), ist mit dem Verbote der Verheuerung auf fremde Kauffahrteischiffe längst weggefallen.

[4] Deshalb verdient die Fassung von Skandinavien 88 den Vorzug.

[5] Vgl. hamb. Seem.O. v. 1849 Art. 22 (dazu A. Soetbeer, Einige Bemerkungen über den am 10. December 1845 der Bürgerschaft vorgelegten Entwurf einer revidierten Musterrolle. Abgedr. aus Nr. 6 d. Neuen Hamb. Blätter v. J. 1847. S. 5 ff.), v. 1854 Art. 22, brem. V. v. 12. XI. 1852 § 55, lüb. V. v. 6. IV. 1853 Art. 25, preufs. Entw. z. H.G.B. I 497 Abs. 3, Berl. Prot. S. 130, Entw. II 454 Abs. 1 u. 2, Mot. 248 f., Prot. IV 1983 f., 2019 ff., Entw. I. Lsg. 478, Prot. VIII 3837 f., A.D.H.G.B. 539, Seem.O. 1872 §§ 61 f.

[6] Seem.O. 82, dazu Begr. S. 76 (zu § 77 des Entw.).

[7] Die Fristen sind mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Dampfschiffahrt gegenüber denen der Seem.O. v. 1872 auf die Hälfte herabgesetzt (Komm.Ber.

Digitized by Google

schützen, infolge der nicht genau bestimmten Dauer des Heuervertrages von dem Schiffe nicht loskommen zu können und so zur Desertion verleitet zu werden[1]. Es soll ihm andererseits nicht dazu dienen, sich einseitig der von ihm übernommenen Verpflichtung zu entziehen. Deshalb besteht es nicht, wenn der Schiffsmann sich für eine längere, als die genannte Zeit verheuert hat[2], gleichviel ob dies durch einen auf bestimmte Zeit oder für eine oder mehrere bestimmte Reisen geschlossenen Vertrag geschehen ist. Doch gilt als Verheuerung für solche längere Zeit nicht die Verheuerung auf unbestimmte Zeit oder mit der allgemeinen Bestimmung, dafs nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen fortzusetzen sei, die noch beschlossen werden möchten (Klausel: „nach X. und weiter")[3]. Das Kündigungsrecht ist nur gegeben, wenn die Ausreise beendigt und darnach eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist. Die Entlassung kann ferner nach § 75 nicht gefordert werden, sobald die Rückreise angeordnet ist. Dies wird dahin zu verstehen sein, dafs auch die schon erfolgte Kündigung durch die sofortige Anordnung der Rückreise hinfällig wird[4].

5. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern, wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist oder einen Hafen anlaufen soll[5], in welchem schon zur Zeit der Anmusterung ein Pest-, Cholera- oder Gelbfieberherd vorhanden war (§ 74 Abs. 1 Nr. 4)[6].

S. 52 f.). Daher stimmen hier das Recht für den Schiffsmann und dasjenige für den Schiffer (H.G.B. 551 Abs. 2 Satz 1) nicht mehr überein. Die Frist beträgt ohne Unterschied drei Jahre nach Portugal 518, zwei Jahre nach Italien 525, Dänemark 83, Norwegen 83, s. auch Finnland 69; anders Schweden 83 (vgl. 1864 § 70 Abs. 1 Nr. 5); vgl. indessen hierzu unten Anm. 2.

[1] Vgl. Mot. z. preufs. Entw. S. 248 f., Prot. IV 2020.

[2] Ebenso Italien 525 Abs. 1 und 3, s. auch Portugal 518 pr. Dagegen gewähren die skandinavischen Gesetze (§ 83) das Kündigungsrecht ohne Rücksicht auf den Inhalt des Heuervertrages. Nach Finnland 69 greift es erst nach Ablauf von drei Jahren Platz, wenn der Schiffsmann sich ausdrücklich für länger als zwei Jahre verheuert hat (im übrigen s. oben Anm. 7).

[3] Hierzu R.G. C.S. XX S. 186 f.

[4] Vgl. H.G.B. 551 Abs. 3, Prot. IV 2023.

[5] Nur von dem Bestimmungshafen sprechen Holland 440 Nr. 3, Spanien 647 Nr. 2, Norwegen 82 Abs. 2, anscheinend auch Chile 952 Nr. 3 (el puerto de descarga).

[6] Vgl. preufs. Entw. I 502 Abs. 1 Nr. 2, Berl. Prot. S. 131, Entw. e. Seem.O. v. 1900 § 69 Nr. 4, Begr. S. 74 f., Anl. A S. 125, Komm.Ber. S. 53—55, R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4838—4846, Bd. 6 S. 5093—5095.

Digitized by Google

Voraussetzung ist die Verseuchung des betreffenden Hafens durch eine der genannten Krankheiten; die Gefahr anderer auch ansteckender Krankheiten trägt der Schiffsmann[1]. Eine Verseuchung aber ist nur vorhanden, wenn nicht nur einzelne Fälle der Krankheit aufgetreten sind, sondern diese eine gröfsere Ausbreitung erfahren hat, welche die Annahme eines Krankheitsherdes[2] rechtfertigt. Ein solcher mufs an dem betreffenden Orte zur Zeit der Anmusterung des Schiffsmanns vorhanden gewesen sein[3], wenn dieser das Kündigungsrecht haben soll. Der Ausbruch einer Epidemie nach erfolgter Anmusterung verschafft ihm den Anspruch auf Entlassung nicht[4]. Da der Zeitpunkt der Anmusterung, nicht der der Anheuerung, mafsgebend ist, darf der Schiffsmann die Anmusterung verweigern, wenn vor ihr, aber nach dem Abschlusse des Heuervertrages die Seuche ausbricht oder ihr Vorhandensein ihm bekannt wird[5]. Dagegen hat der Schiffsmann das Kündigungsrecht dann nicht, wenn ihm bei der Anmusterung der Hafen, nach dem das Schiff bestimmt ist, oder den es anlaufen soll, und seine

---

[1] Auch Norwegen 82 Abs. 2 nennt nur Cholera, gelbes Fieber und Pest, dagegen Holland die Pest, das Gelbfieber und andere derartige ansteckende Krankheiten; Spanien und Chile sprechen allgemein von einer Epidemie.

[2] Der Ausdruck ist der internationalen Übereinkunft, betreffend Mafsregeln gegen die Cholera, vom 15. IV. 1893 entlehnt, welche in dem Vorhandensein eines Choleraherdes das Merkmal der Verseuchung erblickt (R.G.Bl. 1894 S. 350, 352). S. dazu R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4841, 4843—4845. Die oben S. 581 Anm. 5 genannten Gesetze bringen denselben Gedanken zum Ausdruck, indem sie das Bestehen einer Epidemie verlangen (Holland fordert, dafs die Krankheit an dem betreffenden Orte „herrscht“). Norwegen verlangt den Ausbruch einer heftigen und gemeingefährlichen Epidemie.

[3] Spanien 647 Nr. 2 verlangt, dafs der Ausbruch der Epidemie in dem Bestimmungshafen amtlich erklärt worden ist. Durch diese Vorschrift wird das Recht des Schiffsmanns von dem Verhalten der Behörden des verseuchten Hafens abhängig. Die Feststellung der Verseuchung erfolgt nach deutschem Rechte im Streitfalle nach allgemeinen Grundsätzen, vgl. dazu die Dienstanweisung des Reichskanzlers an die Konsulate als Seemannsämter im Auslande vom 10. Januar 1903, abgedruckt als Anlage zu dem Erlafs des preufs. Ministers f. Handel usw. v. 9. Mai 1903 (Min.Bl. d. Handels- u. Gew.Verw. S. 191).

[4] Die S. 581 Anm. 6 genannten Gesetze kennen eine solche Einschränkung des Kündigungsrechtes nicht (vgl. aber dazu Norwegen 84, Samling III Nr. 25). Über ihre Aufnahme in die Seem.O. s. Begr. S. 74, R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4838 f., 4841[2], 4842[2], Bd. 6 S. 5093—5095; vgl. auch Platou S. 199 Anm. 11 über eine dem deutschen Rechte entsprechende Auslegung von Norwegen 82 Abs. 2.

[5] Begr. S. 75.

Digitized by Google

Verseuchung mitgeteilt worden ist. Läfst er sich gleichwohl anmustern, so darf angenommen werden, dafs er die Ansteckungsgefahr hat tragen wollen. Der Wortlaut des Gesetzes könnte zu der Auffassung verführen, dafs bei nicht erfolgter Mitteilung von dem Hafen oder der Verseuchung dem Schiffsmanne das Kündigungsrecht auch dann zustehe, wenn ihm beides zur Zeit der Anmusterung auf anderem Wege bekannt geworden war. Mit dieser Auffassung wäre aber der Sinn des Gesetzes schwerlich getroffen. Das Kündigungsrecht des Schiffsmanns erlischt, sobald die Verseuchung des betreffenden Hafens aufhört.

6. Der Schiffsmann kann die Entlassung fordern, wenn er beabsichtigt, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder Schifferprüfung vorzubereiten oder eine ihm nachweislich angebotene Stellung als Kapitän anzunehmen (§ 74 Abs. 1 Nr. 5). Der Vorschrift liegt der Gedanke zugrunde, dafs aus der Bindung durch den Heuervertrag dem Schiffsmanne nicht ein Hindernis für die allgemeine Verbesserung seiner Stellung erwachsen soll. Von alters her ist dieser Gedanke in mannichfacher Gestalt verwirklicht worden[1]. In Deutschland ist er durch das A.D.H.G.B. auf den Weg der Landesgesetzgebung verwiesen[2], von der Seem.O. v. 1872

---

[1] Vgl. Trani Ord. 11, Amalfi tab. 41, Cons. 110, 111, Aragonien 1340 Art. 1 (Pard. V 351 f.), Ordinancie 27, 28, Wisbysches Seer. 63, 64, hamb. Stadtr. v. 1497 P. XXIV, v. 1603/5 II 14, 23, niederl. Ord. 1563 III 14, dän. Seer. 1561 c. 35, Danske Lov (1683) IV 1, 37, Schweden 1667 Skipm.B. IV 1, Malta (1697) V 3 (Pard. VI 346), preufs. Seer. v. 1727 IV 37, 38, A.L.R. II 8 §§ 1548—1551, schwed.-pomm. Seer. Abt. I Kap. 4 § 3, Norwegen 1860 § 36, Schweden 1864 § 70 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2. Von geltenden Gesetzen kommen in Betracht Finnland 70 und Skandinavien 85. Nach fast allen diesen Vorschriften hat der Schiffsmann das Kündigungsrecht, wenn er Gelegenheit hat ein Schiff zu erwerben, um es selbst zu führen; nach den meisten auch, wenn er eine Anstellung als Schiffer erlangen, nach einer gröfseren Anzahl ferner, wenn er sich verheiraten kann, um an Land zu bleiben. Die Erlangung einer besseren Stellung, auch wenn dies nicht die eines Schiffers ist, bildet zum Teil nach Cons. 111, allgemein nach Amalfi 41 und Malta (1697) V 3 einen Kündigungsgrund. Finnland (vgl. Schweden 1864 § 70) läfst die Stellung eines Steuermanns hierfür genügen, Skandinavien 85 die eines ersten Steuermanns oder ersten Maschinisten. Am weitesten geht Norwegen 85 Abs. 1 Satz 2 im Anschlufs an § 36 des G. v. 1860. Der Schiffsmann kann hier kündigen, wenn er dartut, dafs nach der Verheuerung Umstände eingetreten sind, infolge deren die Erfüllung des Heuervertrages für ihn mit bedeutenden Nachteilen verbunden sein würde.

[2] A.D.H.G.B. Art. 547 Abs. 3 (vgl. preufs. G. v. 26. III. 1864 § 34, Oldenb. Schiffsm.O. v. 1864 Art. 36 § 2 unter a) gegen preufs. Entw. I 502 Abs. 1 Nr. 3, II 459 Abs. 1 Nr. 2 (dazu Prot. IV 2004 f.).

Digitized by Google

abgelehnt worden[1]. Das geltende Gesetz hat ihn wieder aufgenommen[2], nicht ohne die bei der Gefahr des Mifsbrauchs besonders gebotenen Schutzmafsregeln für den Reeder zu treffen. Der Schiffsmann kann auf Grund des § 74 Nr. 5 die Entlassung nur unter der zwiefachen Voraussetzung fordern, dafs er einen geeigneten Ersatzmann stellt[3] und dafs durch den Wechsel dem Schiffe kein Aufenthalt entsteht. Darüber, ob der vorgeschlagene Ersatzmann geeignet ist, entscheidet im Streitfalle das nächste Seemannsamt. Der Schiffer ist, auch wenn eine solche Entscheidung nicht zu erlangen ist, nicht berechtigt, den Vorgeschlagenen willkürlich zurückzuweisen. Aber mit dem Vorschlage hat der Schiffsmann der für die Kündigung gesetzten Bedingung der Stellung eines Ersatzmannes noch nicht genügt. Dazu gehört nicht nur, dafs er die Kosten seiner Beschaffung (Vermittlungsgebühr usw.) trägt, sondern auch, dafs er den Schiffer in die Lage versetzt, den Ersatzmann an seiner Stelle ohne Mehrbelastung für den Reeder anzuheuern[4].

III. Mit Bezug auf die Ansprüche des Schiffmanns, der seine Entlassung gefordert hat, zerfallen die vorstehend betrachteten Fälle in zwei Gruppen. Für ihre Sonderung ist der mafsgebende Gesichtspunkt, ob das Kündigungsrecht des Schiffsmanns auf einem vom Reeder zu vertretenden Handeln beruht oder nicht. Zu der einen Gruppe gehören die Fälle des § 74 Nr. 1 und 2 und des § 58 Abs. 2, zu der anderen die des § 74 Nr. 3 und 5. Der Fall des § 74 Nr. 4 gehört regelmäfsig der zweiten Gruppe an, der ersten dagegen, wenn bei der Anmusterung im Heimatshafen der Reeder, sein zum Abschlusse von Heuerverträgen bevollmächtigter Vertreter oder der Schiffer, bei der Anmusterung in einem anderen Hafen der Schiffer von der Verseuchung des Bestimmungs- oder

---

[1] Mot. S. 54.

[2] Komm.Ber. S. 55. Die Erstreckung der Vorschrift auf den Fall des Berufswechsels wurde abgelehnt; vgl. R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4838, 4845 f.

[3] Die Stellung eines geeigneten Ersatzmanns begegnet im dän. Seer. v. 1561 c. 35 eigentümlicherweise als alternative Verpflichtung neben derjenigen zur Rückzahlung empfangener, aber nicht verdienter Heuer.

[4] Dies kann sich aber nur auf die unmittelbar kraft des Heuervertrags dem Reeder obliegenden Verpflichtungen beziehen (vgl. preufs. A.L R. II 8 § 1549 gegen Seer. v. 1727 IV 37, ferner G. v. 26. III. 1864 § 34 Abs. 1 a. E., oldenb. Schiffsm.O. v. 1864 Art. 36 § 2 unter a, auch Skandinavien 85 Abs. 1). Die mittelbare Belastung, z. B. durch Veränderung der Rückbeförderungspflicht, wird dem Reeder auferlegt werden müssen, wenn anders die Vorschrift des § 74 Abs. 1 Nr. 5 nicht einen grofsen Teil ihrer Bedeutung verlieren soll.

Digitized by Google

eines sonst anzulaufenden Hafens Kenntnis hatte[1]. In den Fällen der zweiten Gruppe stellt das dem Schiffsmanne gewährte Kündigungsrecht eine ihm aus besonderen Gründen eingeräumte Vergünstigung dar. Deshalb gebührt dem die Entlassung fordernden Schiffsmanne hier[2] nicht mehr als die verdiente Heuer (§ 76 Abs. 2 Satz 1). Wenn aber der Schiffsmann durch das rechtswidrige Verhalten des Schiffers oder durch den Wechsel der Flagge zur Kündigung veranlafst worden ist, soll er nicht schlechter gestellt sein, als wenn er unter den Voraussetzungen des § 72 entlassen worden wäre. Es stehen ihm deshalb dieselben Ansprüche, wie in diesem Falle, zu (§§ 76 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2, 58 Abs. 2)[3]. Ohne Zweifel ist ihm damit wenigstens in den Fällen von § 76 Nr. 1 und § 58 Abs. 2 eher zu wenig, als zu viel gewährt worden; denn hier kommen die Erwägungen nicht in Betracht, die für den Fall des § 72 zu einer Minderung der dem Reeder obliegenden Verpflichtungen geführt haben[4]. Jedenfalls aber ergibt sich eine Inkonsequenz des Rechts aus der Ungleichheit der Voraussetzungen, unter denen diese Minderung nach § 72 einerseits, nach §§ 74 Nr. 1 und 2, 58 Abs. 2 andererseits Platz greift. Während jener nur auf den für eine Reise geheuerten Schiffsmann Anwendung findet, gelten diese für jeden Schiffsmann ohne Unterschied[5]. Wenn daher ein auf Zeit geheuerter Schiffsmann nach Antritt der Reise ohne gesetzlichen Grund entlassen wird, so treffen den Reeder die allgemeinen Rechtsfolgen des Vertragsbruches. Wird aber ein solcher Schiffsmann durch schwere Mifshandlung von seiten des Schiffers veranlafst, nach Mafsgabe des § 74 Abs. 1 seine Entlassung zu

---

[1] Der Regierungsentwurf wies den Fall der Nr. 4 der zweiten, der Kommissionsentwurf wies ihn der ersten Gruppe zu. Im Plenum des Reichstages wurde zunächst der Kommissionsentwurf angenommen (R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4846—4848), dann aber die Regierungsvorlage mit der im Texte bezeichneten, praktisch wenig bedeutsamen Einschränkung (ebd. Bd. 6 S. 5095—5097). Nur die verdiente Heuer wollte auch der preufs. Entw. I 502 Abs. 1 Nr. 2 gewähren und gewährt Norwegen 82 Abs. 2.

[2] Italien 525 und Portugal 518 geben im Falle des § 74 Abs. 1 Nr. 3 dem Schiffsmann auch einen Rückbeförderungsanspruch. Mit dem deutschen Rechte übereinstimmend Skandinavien 83, 85, Norwegen 82 Abs. 2, Finnland 72, 78 Abs. 2.

[3] Vgl. Prot. IV 2006 f., A.D.H.G.B. 547 Abs. 2 gegenüber preufs. Entw. II 459 Abs. 2 (zu dessen Nr. 3 und 4). S. auch Skandinavien 86—88, Finnland 73, Japan 583 Abs. 2.

[4] Vgl. Prot. IV 1999, Komm.Ber. S. 52.

[5] Vgl. A.D.H.G.B. 547 Abs. 1 u. 2, 595 und dazu Prot. VIII 3844 f.

Digitized by Google

fordern, so ist er auf den Entschädigungsanspruch des § 72 beschränkt.

IV. Gegenstand einer Streitfrage ist, ob die Aufzählung der Gründe, welche die unbefristete Kündigung nach Seem.O. 70, 74, 58 Abs. 2 rechtfertigen, als erschöpfend anzusehen ist oder nicht[1]. Je nach der Beantwortung dieser Frage ist namentlich die Anwendung von B.G.B. 626, nach welchem, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, das Dienstverhältnis von jedem Teile ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden kann, beim Heuervertrage ausgeschlossen oder geboten[2]. Die Entscheidung mufs zu Gunsten der erschöpfenden Regelung der unbefristeten Kündigung seitens der Seem.O. ausfallen[3]. Aus dem Gesetze selbst spricht hiergegen scheinbar die Vorschrift des § 74 Abs. 2, dafs der Wechsel des Reeders oder des Schiffers dem Schiffsmanne kein Recht gibt, die Entlassung zu fordern[4]. Einen zwingenden Schlufs auf die Zu-

[1] Die Kontroverse bestand in entsprechender Gestalt auch schon für das A.D.H.G.B. und für die Seem.O. v. 1872. Vgl. einerseits preufs. Obertribunal Entsch. Bd. LXVI Nr. 48, hamb. Obergericht, Z. f. H.R. XVIII 572 ff. (s. auch H.G.Z. 1871 S. 100 ff.), Perels, Öffentl. Seerecht, S. 175 ff, Sammlung S. 85 f. Anm. 7 zu § 61, R.G. C.S. XX S. 187 Z. 12 ff. v. u., Lotmar, Arbeitsvertrag I 533, andererseits R.O.H.G. VIII 345 ff., Lewis, Seerecht[2] I 215 f., Handbuch S. 114, Knitschky, Seegesetzgebung des Deutschen Reiches[2], S. 172 zu § 61. Meist wurde die Frage nur mit Bezug auf das Kündigungsrecht des Schiffsmanns erörtert. Sie ist übrigens auch für manche fremden Rechte nicht unstreitig, s. z. B. für Holland 437 de Wal II 144. Chile 953 verbietet ausdrücklich dem Schiffsmanne bei Verlust seiner Heueransprüche, während der Reise aus anderen als den im Art. 952 aufgezählten Gründen die Entlassung zu verlangen. S. dagegen für das skandinavische Recht Afzelius, Tidsskrift for Retsvidenskab VI 468 f., und Samling III Nr. 34 (norweg. Höchstegericht).

[2] Dagegen hat B.G.B. 119 Abs. 2, den Loewe, Vorbem. IV zu Abschn. III (S. 31) heranzieht, mit der Frage nichts zu tun, da es sich bei ihm um Anfechtbarkeit, nicht um Aufhebung des Vertrages durch Kündigung handelt.

[3] So auch L. Perels Anm. 10c zu § 74, Rudorff bei Knitschky[3] S. 641 Anm. 2 zu § 743, Brodmann S. 528 Anm. 1 zu § 70, S. 531 Anm. 7 zu § 74, Gierke in v. Holtzendorff-Kohlers Encyklopädie I 1014; a. M. Loewe (Vorbem. VI z. Abschn. III, Anm. 1 zu § 70, Anm. 1a zu § 74), für dessen Unterscheidung zwischen den aus besonderen Verhältnissen des Schiffsdienstes herzuleitenden und den hiermit nicht in Zusammenhang stehenden Kündigungsgründen das Gesetz ebenfalls keinen Anhalt bietet.

[4] Vgl. hierzu R.T. a. a. O. Bd. 5 S. 4839, 4845 f. Wie die Seem.O. Skandinavien 88 Satz 2. Dagegen Kündigungsrecht des Schiffsmanns bei Wechsel des Reeders oder des Schiffers nach Spanien 647 Nr. 3 und wenn solcher Wechsel vor Beginn der Reise stattfindet, nach Holland 440 Nr. 4 u. 5, wegen Todes oder Entlassung des Schiffers vor Reisebeginn auch nach Chile 952 Nr. 4 und Argentinien 994 Nr. 4.

Digitized by Google

lassung vorher nicht genannter Kündigungsgründe gestattet indessen diese zur Vermeidung von Mifsverständnissen aufgenommene[1] Bestimmung ebensowenig, wie die Aufzählung der Kündigungsgründe allein einen solchen Schlufs im entgegengesetzten Sinne zuläfst[2]. Dagegen ist eine Reihe von anderen Bestimmungen des Gesetzes mit der Annahme kaum vereinbar, dafs die unbefristete Kündigung auch in nicht von der Seem.O. genannten Fällen zulässig sei.

Der Eingang des § 70 hat gegenüber dem des § 57 Seem.O. v. 1872 eine Änderung erfahren, indem der Hinweis auf die im Heuervertrage bestimmten Fälle des Entlassungsrechts gestrichen worden ist. Die Streichung ist in dem Sinne erfolgt[3], dafs der Schiffsmann der Unsicherheit nicht mehr ausgesetzt sein sollte, die in der bisherigen Zulassung abweichender Abreden lag. Die Änderung wäre zwecklos gewesen, wenn hinter dem § 70 der § 626 B.G.B. stünde. Der Schiffsmann würde dann auch ohne Ausbedingung weiterer Entlassungsgründe darüber im ungewissen sein, was als wichtiger Grund im Sinne des § 626 B.G.B. zu gelten habe und gelten werde. Ferner wäre eine Vereinbarung hierüber durch Seem.O. 1 Abs. 2 nicht ausgeschlossen, und es würde auf dem Umwege über das B.G.B. die Änderung der Seem.O. wieder rückgängig gemacht werden können.

Im § 70 Abs. 2 trifft die Seem.O. die früher (oben S. 575 f.) erwähnten Mafsregeln zur Sicherung des Schiffsmanns gegen nachträgliche Verdunkelung des Entlassungsgrundes. Es wäre unerfindlich, warum diese Mafsregeln auf die Fälle des Abs. 1 beschränkt bleiben sollen[4], wenn dies nicht die gesetzlich allein in Betracht kommenden Fälle wären.

Besonders wichtig für die in Rede stehende Frage ist Seem.O. 72. Er regelt (s. oben S. 573 f.) die Ansprüche des für eine Reise angeheuerten Schiffsmanns, der „aus anderen als aus den im § 70 erwähnten Gründen" vor Ablauf des Heuervertrags entlassen wird. Zu diesen anderen Gründen würden, wenn die Aufzählung des § 70 nicht erschöpfend wäre, auch die wichtigen Gründe im Sinne des § 626 B.G.B. gehören. Den aus solchen Gründen vorzeitig entlassenen Schiffsleuten stünden daher die Entschädigungsansprüche

[1] Seem.O. v. 1872 § 61 Abs. 2, dazu Mot. S. 54.

[2] Dies wird auch von Loewe S. 72 anerkannt, der auf einem abweichenden Standpunkte steht.

[3] Begr. S. 72.

[4] Dafs dem so ist, geht namentlich aus der Vorschrift über die Eintragung in das Schiffstagebuch hervor.

Digitized by Google

des § 72 Seem.O. zu, was augenscheinlich nicht vom Gesetze beabsichtigt sein kann[1].

Eine ähnliche Bedeutung, wie § 72 für die Kündigungsgründe des § 70, hat in der vorliegenden Frage § 95 für diejenigen des § 74. Nach § 95 trifft Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer den Schiffsmann, der sich in einem der Fälle des § 74 Nr. 1, 3, 4, 5 entgegen der Vorschrift des § 77 (s. oben S. 577) im Auslande dem Dienste entzogen hat. Die Vorschrift des § 95 spricht dafür, dafs der Schiffsmann nur in den von der Seem.O. genannten Fällen seine Entlassung fordern d. h. den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen kann, und dafs auch § 77 unter dem Schiffsmanne, welcher seine Entlassung fordert, nur den Schiffsmann versteht, der dies auf Grund der Bestimmungen der Seem.O. tut. Allerdings scheint insofern ein Versehen untergelaufen zu sein, als der in das Gesetz neu aufgenommene Fall des § 58 Abs. 2, auf den sich § 77 vermöge seiner Fassung von selbst erstreckte, im § 95 nicht berücksichtigt worden ist. Dafs aber § 77 sich auch auf andere, nicht in der Seem.O. genannte Kündigungsfälle bezöge, ohne mit Bezug auf sie durch die Strafvorschrift des § 95 gesichert zu sein, ist ausgeschlossen. Es hätte keinen Sinn, dem Schiffsmann, der auf Grund von B.G.B. 626 kündigt, die Verpflichtung des § 77 aufzuerlegen, für ihre Erfüllung aber nicht Sorge zu tragen[2]. Vielmehr ist im Hinblick auf die enge Be-

[1] Die Vorschrift des § 72 ist auch stets dahin verstanden worden, dafs sie unter der vorzeitigen Entlassung aus anderen als den im § 70 erwähnten Gründen die vorzeitige Entlassung ohne gesetzlichen Grund begreift, also von der Voraussetzung der erschöpfenden Aufzählung der Gründe zu unbefristeter Kündigung durch § 70 ausgehe. Vgl. Begr. S. 72, s. auch Mot. z. Entw. v. 1872 S. 52. Es enthält einen Widerspruch, wenn Loewe (Anm. 1a zu § 72, vgl. Anm. 1 zu § 73) durch § 72 die Folgen einer ungerechtfertigten Entlassung des Schiffsmanns geregelt sein läfst, obwohl er innerhalb gewisser Grenzen dem Schiffer das Recht unbefristeter Kündigung über die Fälle des § 70 hinaus auf Grund von B.G.B. 626 zuspricht (s. oben S. 586 Anm. 3).

[2] Allerdings meint Kleinfeller bei Stenglein, Strafrechtl. Nebengesetze[1], S. 609 für die in der Sache übereinstimmende Seem.O. v. 1872, der Schiffsmann, welcher aus einem ihm nach bürgerlichem Rechte zustehenden Kündigungsgrunde der Vorschrift des § 64 (jetzt 77) zuwider den Dienst verlasse, werde nicht nach § 83 (jetzt 95), sondern nach § 81 (jetzt 93) bestraft. Dem kann jedoch nicht zugestimmt werden, weil § 83 nicht eine Milderung der Vorschriften des § 81 für bestimmte Fälle, sondern eine selbständige Strafvorschrift für den besonderen Fall des § 64 enthält. Auch der Schiffsmann, der im Inlande nach erfolgter Kündigung etwa wegen schwerer Mifshandlung den Dienst gegen den Willen des Schiffers und ohne Genehmigung des Seemannsamts verläfst, kann, wenn die Kündigung gerechtfertigt war, nicht

Digitized by Google

ziehung der §§ 77 und 95 zu einander anzunehmen, dafs die von dem letzteren genannten Fälle des § 74, abgesehen von denen des § 74 Nr. 2 und des § 58 Abs. 2, die einzigen sind, in welchen nach der Auffassung des § 77 der Schiffsmann „seine Entlassung fordern" kann.

In gleichem Sinne, wie die besprochenen Einzelvorschriften[1], fallen einige allgemeine Erwägungen ins Gewicht. Wenn hinter den Kündigungsgründen der Seem.O. die des § 626 B.G.B. auch für den Heuervertrag in Frage kämen, bliebe unerklärt, warum die Seem.O. einige von diesen ausgewählt, noch einmal als Kündigungsgründe anerkannt und sodann in verschiedenen Beziehungen eigentümlichen Vorschriften unterstellt hätte. Da die Kündigungsgründe der Seem.O. der Mehrzahl nach auch wichtige Gründe im Sinne des § 626 sind, hätte ihre Nennung in der Seem.O. nur die Bedeutung der Anführung von Beispielen. Sie würde insofern mit der Anführung der einzelnen Kündigungsgründe für das Dienstverhältnis der Handlungsgehilfen (H.G.B. 71 f.) übereinstimmen. Die Herstellung solcher Übereinstimmung ist auch für das A.D.H.G.B. hinsichtlich der Gründe zur Entlassung der Schiffsleute beantragt worden. Der Antrag wurde abgelehnt, nachdem gegen ihn der Einwand erhoben war, er gebe dem Schiffer und der Mannschaft keinen sicheren Anhaltspunkt für ihr Verhalten an die Hand und setze daher den Schiffer grofser Verantwortlichkeit aus, wenn der Richter nachher anderer Meinung sei[2]. Dieser Erwägung kommt aber auch für das geltende Recht mafsgebende Bedeutung zu. Die Seem.O. ist ihrer ganzen Anlage nach dazu bestimmt, den Mitgliedern der Schiffsbesatzung in ihrem Berufe unmittelbar die

wegen Desertion bestraft werden. Bei der gegenteiligen Annahme wäre die Vorschrift des § 83 (jetzt 95) unverständlich, da das rechtswidrige Verlassen des Dienstes im Auslande nicht milder bestraft werden kann, als das im Inlande unter denselben Voraussetzungen stattfindende.

[1] Unter ihnen ist die Vorschrift des § 70 Abs. 1 Nr. 6 nicht genannt worden, nach welcher der Schiffer das Kündigungsrecht hat, wenn die Reise, für die der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieges nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann. Mit Rücksicht auf diese Vorschrift ist mehrfach (s. Perels, Öffentl. Seerecht, S. 177, Loewe S. 72) angenommen worden, dafs dem Schiffsmanne das Kündigungsrecht wegen Kriegsgefahr (s. unten S. 590 Anm. 3) nicht zustehen könne, weil es ihm nicht ausdrücklich gewährt sei. Dies ist indessen nicht schlüssig, weil auf seiten des Schiffsmanns der entscheidende Umstand, die Unausführbarkeit der Reise, nicht gegeben ist. Auch der Schiffer hat wegen Ausbruchs des Krieges allein gegenüber dem Schiffsmanne kein Kündigungsrecht.

[2] Prot. IV 1993.

Digitized by Google

Richtschnur für ihr Handeln zu sein. Sie würde sich geradezu einer Irreführung der Seeleute schuldig machen, wenn sie in der wichtigen Frage der vorzeitigen Kündigung eine unvollständige Regelung in einer Form bieten würde, die sie zum mindesten dem Laien als eine erschöpfende Regelung erscheinen lassen mufs. Indem aber die allgemein gehaltene Vorschrift des § 626 B.G.B. zur Ergänzung der Seem.O. heranzuziehen wäre, würde sich eine zumal den Schiffsmann in hohem Grade gefährdende Rechtsunsicherheit ergeben[1].

Mufs nach alledem die Aufzählung der Kündigungsgründe durch die Seem.O. als erschöpfend betrachtet werden, so ist hierdurch eine entsprechende Anwendung der Vorschriften dieses Gesetzes selbst auf nicht von ihm genannte, aber den von ihm genannten gleichliegende Fälle keineswegs ausgeschlossen[2]. Im übrigen ist nicht zuzugeben, dafs mit der Annahme einer erschöpfenden Regelung der unbefristeten Kündigung seitens der Seem.O. sich Lücken ergäben, die ein Zurückgreifen auf B.G.B. 626 notwendig machten. Insbesondere ist dem Schiffsmanne das Kündigungsrecht wegen Ausbruchs eines Krieges vom deutschen Rechte nicht ohne Grund versagt worden[3]. Mit Unrecht wird ferner gefordert[4], dafs Geisteskrankheit des Schiffers oder des Schiffsmanns der anderen Vertragspartei das Recht zu unbefristeter Kündigung geben müsse. Die geistige Erkrankung ist nur ein Fall der Erkrankung überhaupt. Wenn sie den Schiffsmann trifft, finden die Vorschriften der Seem.O. 59 ff. Anwendung, und wäre es unbillig, ihn dem ungünstigeren Rechte des B.G.B. 626, 628 zu unterstellen. Wenn aber der Schiffer geisteskrank wird, rechtfertigt sich dadurch ein unbefristetes

---

[1] Es soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dafs auch einige Gesetzgebungen des Mittelalters trotz ihrer im allgemeinen weniger systematischen Anlage die Gründe für die vorzeitige Entlassung der Schiffsleute erschöpfend aufzählen, so Ancona stat. mar. 1397 r. 54 (Pard. V 167), Trani ord. 9, s. auch Cons. 80, wo freilich der vielleicht jüngere Schlufssatz zu dem kategorischen Verbot des Eingangs schlecht pafst.

[2] Z. B. steht auch nach deutschem Rechte nichts im Wege, die Vorschriften des § 74 Abs. 1 Nr. 4 auf Beri-Beri entsprechend anzuwenden, wie dies für Norwegen 82 Abs. 2 Platou S. 198 will.

[3] Zu dieser streitigen Frage s. die Entscheidungen des preufs. O.T., des hamb. O.G. und des R.O.H.G., sowie Perels und Lewis an den oben S. 586 Anm. 1 angeführten Stellen, ferner Boyens I 457 Anm. 6. Ausdrückliche Zulassung der Kündigung der Schiffsleute wegen Kriegsgefahr in Holland 440 Nr. 2, Chile 952 Nr. 2, Spanien 647 Nr. 1, Argentinien 994 Nr. 2.

[4] So von Loewe, Vorbem. VI zu Abschn. III, Anm. 1 zu § 70.

Digitized by Google

Kündigungsrecht des Schiffsmanns um so weniger, als ihm ja nicht einmal der Tod des Schiffers das Recht gibt, seine Entlassung zu fordern (Seem.O. 74 Abs. 2, s. oben S. 586). Wenn endlich der Schiffsmann durch Vorschriften des öffentlichen Rechts an der Fortsetzung des Dienstes verhindert wird, z. B. wenn er im Falle einer Mobilmachung sich in der Heimat zur Erfüllung seiner militärischen Dienstpflicht zu stellen hat, sind nicht die Vorschriften über die Kündigung[1], sondern diejenigen über den nachträglichen Eintritt des Unvermögens des Schuldners zur Leistung (B.G.B. 323, 275) anzuwenden.

V. Mit der Beendigung des Heuervertrages erlischt nicht unter allen Umständen das gegenseitige Verpflichtungsverhältnis seiner Parteien vollständig. Es kann in einzelnen Beziehungen fortwirken, sowohl wenn die Beendigung unmittelbar kraft Rechtssatzes, als auch wenn sie kraft Parteiwillens erfolgt ist[2]. Solche Nachwirkung des einstigen Vertrages findet aber nicht nur trotz seiner Beendigung, sondern auch infolge derselben statt. Wie der Abschliefsung des Vertrages die Anmusterung, so soll seiner Beendigung die Abmusterung folgen[3]. Gleich der Anmusterung ist die Abmusterung ein öffentlichrechtlicher Akt[4], dessen Bewirkung aber auch durch privatrechtliche Verpflichtungen des Schiffers (Reeders) und des Schiffsmanns sichergestellt ist und daher den Gegenstand gegenseitiger privatrechtlicher Ansprüche bilden mufs[5]. Der Schiffsmann darf auch nach Beendigung des Heuervertrages ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers bis zur

---

[1] S. dagegen oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 36 § 2b. Nach englischem Rechte (M.Sh.A. 1894 s. 195–197) ist der Schiffsmann auch im Falle abweichender Vereinbarung berechtigt, den Dienst zu verlassen, wenn er freiwillig in die Kriegsmarine eintreten will.

[2] So z. B. wenn dem erkrankten Schiffsmanne Verpflegung und Heilbehandlung nach Endigung des Heuervertrages zu gewähren sind.

[3] Wagner I 341 ff.; Böddeker, Die rechtliche Natur der Musterung usw. (Greifswalder Dissert. 1901), S. 68 ff., der trotz des Parallelismus der Vorschriften in Seem.O. 18 und 13 (1872 §§ 16 und 11) der herrschenden Meinung über das Verhältnis von Vertragsendigung und Abmusterung folgt, die er (s. oben S. 447) hinsichtlich des Verhältnisses von Vertragsschliefsung und Anmusterung bekämpft.

[4] S. auch O.L.G. Hamburg in Hans. G.Z. XXII (1901) Nr. 20 (= Seuffert LVI Nr. 159) S. 51[2].

[5] Wagner I 340 gewährt den privatrechtlichen Anspruch auf Vornahme der Abmusterung nur dem Schiffsmanne gegen den Schiffer, wie denjenigen auf Vornahme der Anmusterung nur dem Schiffer gegen den Schiffsmann. Diese Unterscheidung ist für beide Fälle nicht in der Sache begründet.

Digitized by Google

Abmusterung das Schiff nicht verlassen (Seem.O. 34 Abs. 3, s. oben S. 476 f.). Er hat andererseits bis zur Abmusterung, falls diese nicht etwa ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist, Anspruch auf Beköstigung und Unterkunft (Seem.O. 54, 55, s. oben S. 522, 525). Die Abmusterung bestimmt regelmäfsig Zeit und Ort für die Auszahlung des dem Schiffsmanne bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehenden Heuerguthabens, welches ihm vor der Abmusterung im Heuerbuche zu berechnen ist (Seem.O. 46 Abs. 1, 49 Abs. 2, s. oben S. 513, 515)[1]. Vor der Abmusterung endlich hat der Schiffer auch die ihm nach Seem.O. 19 (s. unten Nr. VI) obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

VI. Hinsichtlich der Verpflichtung des Reeders, dem Schiffer nach Beendigung des Dienstverhältnisses ein Zeugnis zu erteilen, bestehen keine besonderen seerechtlichen Vorschriften[2]. Da das Dienstverhältnis des Schiffers ganz regelmäfsig ein dauerndes im Sinne des § 630 B.G.B. ist[3], reichen dessen Bestimmungen aus. Der Schiffer kann darnach bei der Beendigung des Dienstverhältnisses vom Reeder über das Dienstverhältnis und seine Dauer ein schriftliches Zeugnis fordern, welches auf Verlangen auf die Leistungen und die Führung im Dienste zu erstrecken ist. Für den Schiffsmann ist die Materie durch Seem.O. 19—21 im Zusammenhange mit den der Doppelverheuerung vorbeugenden Vorschriften[4] und daher zum Teil vom bürgerlichen Recht abweichend geregelt. Der Schiffer hat dem abzumusternden Schiffsmanne vor der Abmusterung einerseits im Seefahrtsbuche die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, andererseits auf Verlangen auch ein Führungszeugnis zu erteilen[5].

[1] Über die Bedeutung der Abmusterung nach Maßgabe der §§ 43 Abs. 4 und 46 Abs. 3 s. oben S. 497 Anm. 1, 514.

[2] Im Hinblick auf die Vorschrift des preufs. Entw. II 411 Abs. 2 (vgl. A.L.R. II 8 § 1448), dafs der Schiffer als solcher nicht angestellt werden dürfe, ehe er die Entlassung aus einem früheren Dienstverhältnisse nachgewiesen habe, verpflichtete Art. 435 Abs. 2 des Entw. II den Reeder zur Erteilung eines Führungszeugnisses an den zu entlassenden Schiffer. Zur Streichung beider Vorschriften vgl. Prot. IV 1752 ff., 1931.

[3] Vgl. Lotmar, Arbeitsvertrag I 546 f., S. Schultzenstein, Arch. f. bürgerl. Recht XXIII 239 ff.

[4] S. Wagner I 336 f. Noch nach der hamb. Seem.O. v. 1865 Art. 1 (vgl. Reglem. f. d. Wasserschout v. 22. XII. 1865 §§ 3, 4 Abs. 2 u. 3) und nach der oldenb. SchiffsmannsO. v. 1864 Art. 7 diente das Seefahrtsbuch zugleich als Zeugnisbuch. Vgl. auch Wagner I 342 Anm. 16.

[5] Vgl. das certificate of discharge und den report of conduct des englischen Rechts (M.Sh.A. 1894 s. 128, 129, früher M.Sh.A. 1854 s. 172, 176).

Digitized by Google

Dieses darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden[1]. Mit Rücksicht auf den Zweck des Seefahrtsbuches sind somit die Bescheinigung und das Führungszeugnis hier scharf getrennt. Die erstere hat der Schiffer auch ohne Verlangen des Schiffsmanns vorzunehmen; er braucht ihm aber andererseits nicht ein selbständiges Zeugnis über das Dienstverhältnis und dessen Dauer ohne Erstreckung auf die Führung im Dienste zu erteilen. Die Ansprüche des Schiffsmanns aus Seem.O. 19 ff. sind nicht dadurch bedingt, dafs das beendigte Dienstverhältnis ein dauerndes im Sinne des B.G.B. 630 gewesen ist.

[1] Vgl. des weiteren Wagner I 342. Das geltende Recht weicht von dem der Seem.O. v. 1872 nur insofern ab, als das Führungszeugnis für kosten- und stempelfrei erklärt worden ist (§ 19 Satz 3), und die Vorschrift des § 21 auch Anwendung findet, wenn der Schiffsmann die Richtigkeit von Angaben bestreitet, welche das Zeugnis oder die Bescheinigung im Seefahrtsbuche enthält. S. dazu Begr. S. 46 f., Komm.Ber. S. 10.

Digitized by Google

Quellenregister.

Das nachfolgende Register beschränkt sich auf die geltenden Vorschriften des deutschen Rechts. Die kleinen Zahlen bezeichnen die Anmerkungen und zwar, wenn sie eingeklammert sind, die auf der vorangegangenen Seite beginnenden Anmerkungen. Die Absätze und Sätze der einzelnen Vorschriften sind nur insoweit gesondert worden, als dies durch Anforderungen der Übersichtlichkeit geboten erschien.

I. Reichsrechtliche Quellen.

Abänderung der Seem.O. u. des H.G.B. G., betr. — vom 12. V. 1904: S. 528[3]. 531[2]. 537[4].

Abänderung seerechtlicher Vorschriften des H.G.B. G., betr. — v. 6. VI. 1902: S. 404[3]. 406[4]. 428. 528[3]. 529[3].

Auswandererschiffe. Vorschriften des Bundesrats über — vom 14. III. 1898: S. 51[3]. 533[1].

Auswanderungswesen. G. über das — vom 9. VI. 1897.
§§ 33 ff.: S. 50.
§ 36: S. 533[1].
§ 42: S. 533[1].
§ 43: S. 50. 533[1].

Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohns. G., betr. die — vom 21. VI. 1869.
§ 1: S. 505[2]. 517[1].
§ 2 Abs. 2: S. 517[2].
§ 3: S. 517[1].
§ 4 Nr. 4: S. 517[1].

Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren. Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. die — vom 16. VI. 1903.
§ 2 ff.: S. 24[1].

B.G.B.
§ 16: S. 44. 505[4].
§ 18: S. 505[4].
§ 49: S. 276[1].
§ 97: S. 36 ff.
§ 119: S. 586[2].
§ 122: S. 218[2].
§ 125: S. 514(5).
§ 129: S. 120. 166.
§§ 130 ff.: S. 453[2]. 457.
§ 134: S. 410. 435.
§ 138: S. 411. 430.

B.G.B.
§ 139: S. 410. 545[5].
§ 161: S. 101.
§ 164: S. 511.
§§ 168 ff.: S. 171.
§ 183: S. 535.
§ 185: S. 148[2].
§ 187 Abs. 1: S. 502. 556[5]. 557[1].
§ 189 Abs. 1: S 557[1].
§ 194 Abs. 1: S. 297[3].
§ 196 Nr. 3: S. 364. 392. 396.
— Nr. 8: S. 395.
§ 198: S. 395. 505.
§ 201: S. 398[2].
§ 208: S. 174.
§ 221: S. 396.
§ 229: S. 262[3].
§ 223: S. 246. 364. 395 f.
§ 225: S. 392[1]. 394.
§ 233: S. 253.
§ 241: S. 64.
§ 242: S. 534.
§§ 263 f.: S. 541[2].
§ 275: S. 591.
§ 276: S. 178. 411.
§ 278: S. 553[2].
§ 280: S. 453[2].
§ 286: S. 453[2].
§ 288: S. 231.
§ 291: S. 246.
§§ 323 ff.: S. 553.
§ 323: S. 554. 591.
§ 324: S. 548[3].
§ 326: S. 451.
§ 327: S. 453[2].
§ 346: S. 577[1].
§ 349: S. 453[2].
§ 354: S. 261[4].
§ 369: S. 120[4].
§ 387: S. 303.
§ 388: S. 457.
§ 390: S. 262[3]. 392.

Digitized by Google

B.G.B.
§ 394: S. 457. 517[2].
§§ 398 ff.: S. 165.
§ 400: S. 517[2].
§ 401: S. 167.
§ 403: S. 166.
§ 406: S. 303.
§§ 407 ff.: S. 299.
§ 412: S. 167.
§ 418: S. 167[2].
§ 421: S. 383[2].
§ 426: S. 383.
§ 434: S. 125 f. 280[1].
§ 435: S. 126.
§ 445: S. 125. 126[3].
§ 446: S. 123.
§ 477: S. 29.
§ 535: S. 280[1].
§ 611: S. 412. 413. 414 ff. 447 f. 460.
§ 612: S. 415[1]. 492. 496.
§§ 613—616: S. 415[1]. 416.
§ 613: S. 413[1]. 549.
§ 614: S. 503.
§§ 617 f.: S. 413.
§ 617: S. 529[5].
§ 619: S. 409[3]. 411.
§ 620: S. 413[5]. 420. 543.
§ 621: S. 421.
§§ 622—630: S. 413[5].
§§ 622—626: S. 415[1].
§ 622: S. 565.
§ 623: S. 415[1] (vgl. S. XVI). 421. 565.
§ 624: S. 420[2] (vgl. S. XVI). 545. 566.
§ 625: S. 413.
§ 626: S. 497. 562[1]. 565. 566. 577. 586. 587. 588. 589. 590.
§ 628: S. 415[1]. 506. 562[1]. 565. 566. 571[2].
§ 630: S. 592. 593.
§ 631: S. 412.
§ 641: S. 94.
§ 647: S. 29. 203. 206 f. 254[4].
§ 651: S. 94.
§ 652: S. 437.
§ 653: S. 437.
§ 655: S. 430. 437.
§ 667: S. 484. 485.
§ 671: S. 415[5]. 566.
§ 672: S. 485.
§ 673: S. 485.
§ 675: S. 169. 415. 484. 485. 566.
§ 747: S. 78. 111[1]. 195.
§ 754: S. 276[1].
§ 774: S. 383[2].
§ 777: S. 276[1].
§§ 783 ff.: S. 510.
§ 792: S. 145[3].
§ 795: S. 169.

B.G.B.
§ 801: S. 174 f.
§ 823: S. 50. 435. 513.
§ 826: S. 459.
§ 831: S. 442.
§ 847: S. 464[3].
§ 855: S. 68[1]. 334.
§ 867: S. 80[1].
§ 868: S. 334. 335. 336. 352.
§ 871: S. 335. 352.
§ 873: S. 147. 169[3].
§ 878: S. 148.
§§ 879—881: S. 161 f.
§ 879: S. 147. 202.
§ 889: S. 64.
§ 891: S. 152.
§§ 892—894: S. 177.
§ 894: S. 180.
§ 895: S. 180. 181.
§ 897: S. 180. 181.
§ 898: S. 180. 181.
§ 899: S. 181 ff.
§ 925: S. 514(5).
§§ 929 ff.: S. 114.
§ 929: S. 115. 116. 179.
§ 930: S. 179.
§ 931: S. 179.
§§ 932 ff.: S. 69. 111. 117.
§ 932: S. 218[2].
§ 935: S. 340.
§ 936: S. 167. 178. 288. 263. 371.
§§ 937 ff.: S. 99.
§ 948: S. 341.
§ 949: S. 342.
§ 950: S. 92.
§ 951: S. 92 f.
§ 958: S. 239.
§§ 985 ff.: S. 350.
§ 985: S. 232[2]. 362.
§§ 994 ff.: S. 363[5].
§ 1004: S. 160.
§ 1005: S. 30[1].
§ 1006: S. 163.
§ 1007: S. 350.
§§ 1030 ff.: S. 71(5).
§ 1032: S. 69. 118. 178.
§ 1069: S. 185.
§ 1074: S. 276[1].
§§ 1078 f.: S. 276[1].
§ 1083: S. 276[1].
§ 1118: S. 158[5]. 247[1].
§ 1119: S. 158.
§ 1121: S. 49. 174[1].
§ 1122: S. 49. 174[1].
§ 1125: S. 276[1].
§ 1141: S. 302.
§ 1148: S. 163.
§ 1151: S. 161. 162.
§ 1163: S. 318.
§ 1170: S. 174.
§ 1171: S. 175. 176.

Digitized by Google

B.G.B.
§ 1177: S. 318.
§ 1184: S. 155[8].
§ 1187: S. 155.
§ 1188: S. 145. 147. 162.
§ 1189: S. 155[8]. 168[1]. 169 ff.
§ 1190: S. 145. 154[1].
§§ 1204—1258: S. 351.
§ 1204: S. 138. 144 f. 155. 292. 351.
§§ 1205 ff.: S. 118.
§ 1205: S. 141.
§§ 1207 f.: S. 69.
§ 1207: S. 148 f. 354[4].
§ 1208: S. 178. 179[1 2].
§ 1209: S. 138.
§ 1210: S. 157. 359.
§ 1211: S. 159.
§§ 1213—1218: S. 159.
§ 1219: S. 161.
§ 1222: S. 146. 156. 159. 164. 349[1]. 358.
§ 1223: S. 159.
§ 1224: S. 159.
§ 1225: S. 159.
§ 1226: S. 159.
§ 1227: S. 160. 232[2]. 362. 363[1].
§§ 1228 ff.: S. 364.
§ 1229: S. 160.
§ 1230: S. 146.
§ 1230: S. 164[5].
§ 1234: S. 365.
§ 1237: S. 365.
§ 1241: S. 365.
§ 1242: S. 366.
§ 1245: S. 366.
§ 1247: S. 366.
§ 1248: S. 365 f.
§ 1249: S. 159.
§ 1250: S. 160. 165. 174. 234.
§ 1251: S. 159.
§ 1252: S. 155[1]. 160. 164. 173. 262[2].
§ 1253: S. 159.
§§ 1254—1256: S. 159.
§ 1254: S. 174(4).
§ 1255: S. 173[4]. 262[2].
§ 1256: S. 64. 155. 174. 262[2].
§ 1257: S. 100[4]. 202. 204 ff. 220[1]. 232[2]. 262[2]. 266. 273. 354[4]. 358. 359. 365.
§ 1258: S. 138[4]. 192.
§§ 1259—1272: S. 131[2].
§ 1259: S. 136 f. 145. 146. 155. 156. 164. 165. 189. 192.
§§ 1260—1271: S. 136 ff.
§ 1260: S. 70. 145. 146 f. 148. 194.
§ 1261: S. 147. 161. 167. 182. 196. 202. 203. 206. 207.
§ 1262: S. 69[2]. 70. 76. 167. 177. 178. 179. 190. 201.
§ 1263: S. 180 ff. 190. 206.
§ 1264: S. 157 f.

B.G.B.
§ 1265: S. 43 f. 48. 49. 156[4]. 164. 174[1]. 220[1]. 251.
§ 1266: S. 100[4]. 138. 139[1]. 147[3]. 148. 149[1]. 152 f. 159 f. 174(4). 189. 205[1]. 207[2]. 351[1].
§ 1267: S. 173[3].
§ 1268: S. 100[4]. 162[3]. 190. 195. 205. 292[1].
§ 1269: S. 174. 175.
§ 1270: S. 145. 147. 155[3]. 162. 168[1]. 169. 175.
§ 1271: S. 145. 153. 154[1]. 155. 202.
§ 1272: S. 86[6]. 89. 137. 192 ff. 197.
§ 1273: S. 273. 292.
§ 1274: S. 185. 517[2].
§ 1276: S. 272 f.
§ 1277: S. 292[1].
§ 1281: S. 272 f.
§ 1282: S. 276[1].
§ 1284: S. 272 f.
§ 1317: S. 514(5).
§ 1324: S. 514(5).
§ 1362: S. 29.
§ 1549: S. 29.
§ 1551: S. 29.
§ 2033: S. 79.
§ 2174: S. 118.
§ 2213: S. 244.
§ 2369: S. 32[6].

B.Sch.G.
§ 1: S. 10[5].
§ 23: S. 477[1].
§ 25: S. 545.
§ 89: S. 367[1 2]. 368[1]. 369[1].
§ 91: S. 378. 383(4).
§ 97: S. 236[3]. 241[4]. 360[3]. 363.
§ 98: S. 369[1].
§ 99: S. 382[4].
§ 102: S. 208[4]. 214[1].
§ 103: S. 232[4]. 237.
§ 104: S. 223[4 6].
§ 107: S. 370[3].
§ 109: S. 255[1].
§ 112: S. 86[6]. 240. 278[1].
§ 113: S. 102[3].
§ 114: S. 281[3].
§ 116: S. 344[1]. 370[3].
§ 117: S. 392[1].
§ 119: S. 34. 271[3].
§ 121: S. 187[1].
§ 122: S. 34.
§ 123: S. 34.
§ 127: S. 34. 271[3].
§ 128: S. 34. 271[3].

Cholera. Internat. Übereinkunft betr. Maßregeln gegen die — vom 15. IV. 1893: S. 582(3).

Digitized by Google

C.P.O.
§§ 12 ff.: S. 241.
§ 13: S. 362.
§ 16: S. 362.
§ 23: S. 241. 362.
§ 58: S. 71[3].
§ 66: S. 236[2].
§ 76: S. 362.
§ 91: S. 247.
§ 93: S. 248.
§ 201: S. 44.
§ 241: S. 236.
§ 246: S. 236.
§ 253: S. 235[1].
§ 265: S. 236[4].
§ 727: S. 236[4]. 251.
§ 737: S. 244[7 8].
§ 739: S. 244[7].
§ 743: S. 244[7].
§ 745: S. 244[7].
§ 748: S. 244[7]. 245(8).
§ 787: S. 71[3].
§ 790: S. 44.
§ 794: S. 232[5]. 244[7]. 248[1].
§§ 803 ff.: S. 251.
§ 803: S. 100[2]. 362.
§ 804: S. 100[2]. 202. 203.
§ 805: S. 234.
§§ 808 f.: S. 100[2]. 343[1]. 362.
§ 814: S. 100[2]. 266.
§§ 816 ff.: S. 100[2].
§ 826: S. 201.
§§ 828 ff.: S. 252.
§ 835: S. 276[1].
§ 850: S. 44. 457. 517[2].
§ 857: S. 195 f.
§ 858: S. 324. 86[6]. 89[5]. 195 f. 264[4].
§ 864: S. 324. 89[4]. 164. 190. 198[4].
§ 865: S. 324. 43 f. 48. 89[4]. 164. 251.
§ 869: S. 324. 89[4].
§ 870: S. 324. 89[4]. 164.
§ 878: S. 320[1].
§ 885: S. 44.
§ 888: S. 444[1].
§ 894: S. 151. 181.
§ 895: S. 182(8). 183. 184.
§§ 904 f.: S. 44.
§ 904: S. 11[2].
§§ 916 f.: S. 253.
§ 916: S. 252[3].
§§ 919 ff.: S. 253.
§ 922: S. 253.
§ 923: S. 253.
§ 928: S. 517[2].
§ 931: S. 32. 49. 89[5]. 100[4]. 128. 200 f.
§ 933: S. 11[2].
§ 941: S. 181[3].
§ 942: S. 182(8). 184[2].
§§ 946—959: S. 175. 272.
§ 988: S. 175.

C.P.O.
§ 1002: S. 271[3]. 272. 293[4]).
§ 1024: S. 175. 272.

E.G. z. B.G.B.
Art. 9 Abs. 2: S. 32 f.
Art. 32: S. 136[1].
Art. 42 III § 8: S. 392.
Art. 44: S. 44.
Art. 55: S. 97.
Art. 169: S. 398[1].
Art. 170 f.: S. 405[1].
Art. 184: S. 131[2].

E.G. z. C.P.O.
§ 15: S. 13[2].

E.G. z. G.V.G.
§ 8: S. 388[1].

E.G. z. H.G.B.
Art. 2: S. 136[1]. 220[1]. 262[2]. 266. 278. 392. 419.
Art. 6: S. 10. 12. 86[6]. 114. 116. 119[1].
Art. 7: S. 12 f.
Art. 8: S. 214[4].
Art. 12 Nr. XX: S. 364[2].
Art. 15: S. 106[6 7].
Art. 19: S. 106[6 7].
Art. 20: S. 5[3]. 95[2]. 131[3]. 132. 140 ff.

E.G. z. K.G., betr. Änderungen der C.P.O., vom 17. V. 1898.
Art. III: S. 517[1].

E.G. z. K.G., betr. Änderungen der K.O., vom 17. V. 1898.
Art. III: S. 254[5].

Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, G. betr. die — vom 1. V. 1889 (F. v. 20. V. 1898).
§ 74: S. 392[1].
§ 123: S. 392[1].

F.G.G.
§ 15: S. 555[2].
§ 34: S. 186[2].
§ 54: S. 49. 201 f. 207.
§ 73: S. 32[6].
§§ 100—124: S. 131[2].
§ 100: S. 151. 161. 184[2]. 185.
§ 101: S. 151. 181.
§ 102: S. 181. 185.
§ 103: S. 182(8). 184[2]. 185(2).
§ 104: S. 166. 185.
§ 105: S. 181. 185.
§ 107: S. 151. 166. 181. 185.
§ 108: S. 151.
§ 110: S. 199[4]. 202[1].
§ 111: S. 76. 151 f. 181. 186.
§ 112: S. 166. 168[1]. 170.
§ 113: S. 161[2].
§ 114: S. 161.
§ 115: S. 185[1].

Digitized by Google

F.G.G.
§ 116: S. 146, 151, 186.
§ 117: S. 154[2].
§ 118: S. 186.
§ 119: S. 154[1], 182.
§ 120: S. 76[4], 166, 178, 188, 189.
§ 121: S. 187.
§ 122: S. 182.
§ 123: S. 182, 184[2].
§ 145: S. 54[2], 555[4].
§ 146: S. 54[2].
§§ 155 ff.: S. 368.
§ 184: S. 4[4].

FlaggenG.
§ 1: S. 8.
§ 3: S. 85 f. 104 f. 110[7].
§ 5: S. 186, 187[1].
§ 7: S. 83, 185.
§ 8: S. 83.
§ 10: S. 83.
§ 13: S. 54 f. 76[4], 185, 189, 190.
§ 14: S. 152, 185.
§ 16: S. 137[1], 271[3].
§ 18: S. 98[1].
§ 20: S. 152, 185.
§ 23: S. 152, 185.
§ 26: S. 4[4], 14 ff. 432.
§ 26a: S. 15[2].
§ 27: S. 54 f.
§ 28: S. 85[2].

FlößereiG. v. 15. VI. 1895.
§ 13: S. 4[3].
§ 22: S. 219[7], 282[4].
§ 23: S. 282[4].
§ 28: S. 219[7].
§ 30: S. 364[2].

Gew.O.
§ 21: S. 432.
§ 35: S. 430.
§ 38: S. 430, 432[2].
§ 53: S. 434[3].
§ 122: S. 545.

G.B.O.
§§ 15—18: S. 151.
§ 18: S. 161, 184[2].
§ 22: S. 185.
§ 25: S. 185[2].
§ 27: S. 185.
§ 29: S. 185.
§ 44: S. 166[5].
§ 51: S. 154[2].

G.V.G.
§ 23: S. 423, 424.
§ 101 Ziff. 3: S. 242, 388[1], 423, 424.
§ 109: S. 423, 424.

HeimschaffungsG. vom 2. VI. 1902: S. 540[2].
§ 5: S. 431[3].

H.G.B.
§ 1: S. 387, 419[3], 437.
§ 2: S. 387, 419[3], 437[1].
§ 54: S. 437.
§ 55: S. 276[1].
§ 60: S. 482.
§ 62: S. 409[3].
§ 64: S. 409[3].
§ 67: S. 545[5].
§§ 71 f: S. 589.
§ 76: S. 409[3].
§ 83: S. 437.
§ 93: S. 31[2], 436 f.
§ 96: S. 437.
§§ 100 ff.: S. 437
§ 149: S. 276[1].
§ 207: S. 29.
§ 210: S. 437[1].
§ 320: S. 437[1].
§ 324: S. 29.
§ 343: S. 93[3], 387 f. 437[1].
§ 352: S. 231.
§ 363: S. 510.
§ 365: S. 166.
§ 366: S. 354, 371.
§ 368: S. 365.
§ 369: S. 336[2], 337 ff.
§ 381: S. 93 f.
§ 397: S. 336[2], 337, 339.
§ 410: S. 336[2], 339.
§ 421: S. 336[2], 339.
§§ 440 ff.: S. 249.
§ 440: S. 336[2], 339, 353, 365.
§ 441: S. 276[1].
§ 443: S. 371 f.
§ 471: S. 409[4].
§ 474: S. 8[2], 9[2], 10, 28[2], 86, 88, 89, 109[2], 114 ff.
§ 475: S. 10, 119 f.
§ 476: S. 121 ff.
§ 477: S. 123 ff. 300[2].
§ 478: S. 41, 45 ff.
§ 479: S. 55 ff.
§ 481: S. 6, 209, 402, 404[3], 423, 428, 429[3], 466, 467(4), 518.
§ 484: S. 10 f.
§§ 485 ff.: S. 6.
§ 485: S. 213, 402[1], 459, 553[2].
§§ 486 ff.: S. 60, 285.
§ 486: S. 65, 67, 213, 243, 308[1], 459, 521.
§ 487: S. 216, 403(1), 405[3], 406[6], 429, 513, 516, 521, 527, 553[1].
§ 488: S. 241, 259.
§ 489: S. 87 f. 196, 428[2].
§ 490: S. 88.
§ 491: S. 88, 150[1], 425[2].
§ 493: S. 150[1,2], 427.
§ 496: S. 286[5], 427.
§ 500: S. 88.
§ 501: S. 106 f. 108 f.

Digitized by Google

H.G.B.
§ 502: S. 88.
§ 5 3: S. 78 f. 110. 195.
§ 504: S. 196.
§ 505: S. 103[3]. 196.
§ 506: S. 150.
§ 507: S. 88. 124[5]. 230(4). 284 f.
§ 508: S. 241. 289.
§ 509: S. 5[3].
§ 510: S. 65. 71. 83. 111[2]. 217. 218. 234. 246[1]. 280. 305[3]. 306. 335. 354 ff. 401[2]. 425.
§§ 511 f.: S. 460. 479. 570[2].
§ 511: S. 429. 452(3).
§ 512: S. 334. 377[1]. 404. 429. 452(3).
§ 514: S. 323(1).
§ 516: S. 427.
§ 517: S. 323(1).
§ 519 Abs 1: 403(1). 428. 467. 576[1].
§ 520: S. 403(1). 467.
§ 521: S. 22[5].
§ 522: S. 467.
§ 526: S. 427 f.
§ 527: S. 427.
§ 528: S. 211. 309.
§ 530: S. 53. 71. 87[3]. 103[4]. 175[5]. 267.
§ 533: S. 334. 337. 429. 511.
§ 534: S. 41.
§ 535: S. 339. 342. 348(4). 351. 356[2]. 358.
§ 537: S. 347.
§§ 538 ff.: S. 531.
§ 538: S. 332. 339.
§ 540 ff.: S. 332.
§ 540: S. 212. 356[2].
§ 541: S. 211. 356[2].
§ 543: S. 210. 421[3]. 484 f.
§ 544: S. 223[1]. 421[3]. 479 ff.
§§ 545—548: S. 557[5].
§ 545: S. 334. 415(7)[1]. 531[4]. 545. 560 f.
§§ 546 ff.: S. 506[3]. 561 ff.
§ 546: S. 406[4]. 562[2]. 565.
§§ 547—549: S. 406[4].
§ 547: S. 416. 540[3]. 542. 552[3]. 563 f. 565.
§ 548: S. 540[3]. 548[1]. 549. 564.
§ 549: S. 416. 421. 507.
§ 550: S. 406[4]. 540[3]. 548[1]. 549.
§ 551: S. 415[1]. 557[5]. 580. 581(7)[4].
§ 552: S. 88 f. 107 ff. 557[5]. 561.
§§ 553—553b: S. 528[3]. 562. 563.
§§ 553 f.: S. 415[1].
§ 553: S. 532[1].
— Abs. 1: S. 529. 531[2].
— Abs. 2: S. 531[2].
— Abs. 3: S. 533[2]. 543[1].
— Abs. 4: S. 404[2]. 534[3].
— Abs. 5: S. 404[2]. 531. 535[2]. 536.

H.G.B.
§ 553 Abs. 6: S. 540[4].
§ 553a: S. 4. 6[4]. 507. 536. 537. 538.
§ 553b: S. 507. 530. 536. 552.
§ 554: S. 406[4]. 411[3]. 505[4]. 507. 549. 551[2]. 552[2].
§ 555: S. 406[4]. 507. 523[1]. 524[5]. 540[3]. 554 f.
§ 558: S. 480.
§ 559: S. 50.
§ 563: S. 323[1].
§ 566: S. 325.
§ 568: S. 23[3].
§ 572: S. 520. 524[5].
§ 579: S. 323(1).
§ 586: S. 323[1].
§ 589: S. 323(1).
§ 591: S. 354[1].
§ 595: S. 23[3].
§ 606: S. 399[4].
§ 614: S. 347. 351. 378[4]. 389.
§ 616: S. 341.
§ 617: S. 60[2]. 222[5].
§ 621: S. 209[3].
§ 623: S. 347. 349.
— Abs. 1: S. 345. 351. 353.
— Abs. 2: S. 350. 353. 364. 368. 373 ff.
— Abs. 3: S. 354. 365. 371.
— Abs. 4: S. 365. 366.
§§ 625 f.: S. 347.
§ 627: S. 375.
§ 628: S. 54.
§ 630: S. 54.
§ 632: S. 356[2].
§ 635: S. 211.
§ 641: S. 54.
§ 642: S. 323(1).
§ 647: S. 336. 337 f.
§ 651: S. 336.
§ 652: S. 212.
§ 653: S. 212.
§ 659: S. 336.
§ 661: S. 337.
§ 662: S. 335.
§ 668: S. 54.
§ 673: S. 212. 325.
§ 674: S. 325. 345.
§ 677: S. 223.
§ 679 ff.: S. 136[1].
§ 679: S. 48[3]. 64. 2:6. 231[4]. 233. 308[1]. 323[2]. 349. 351.
§ 680: S. 64. 68. 220. 226. 356[2].
§§ 689—692: S. 323[2].
§ 691: S. 230. 252[2]. 358.
§ 693: S. 289.
§ 694: S. 376 f. 381.
§ 696: S. 231[4]. 232. 233. 234. 236. 237. 239. 242[2]. 323[1]. 360 f. 368. 369[1].
§ 697: S. 323[1]. 379[3].

Digitized by Google

H.G.B.
§ 698: S. 252[3].
§ 699: S. 212. 401[2].
§ 700: S. 332.
§§ 703—705: S. 323[3].
§ 704: S. 359.
§ 706 Nr. 1: S. 323[2].
— Nr. 3: S. 52[3]. 54.
— Nr. 4: S. 406[4]. 489[2]. 520. 524[5].
— Nr. 5: S. 403(1).
§ 708: S. 325[6].
§ 709: S. 41.
§ 710: S. 41.
§ 717: S. 41.
§ 723: S. 41. 406[4]. 489[2]. 517.
§ 724: S. 359.
§ 725: S. 211. 291[2]. 345. 348. 358. 369[1]. 372[2]. 380.
§ 726: S. 310[2]. 345. 379[3].
§ 728: S. 382[1].
§ 731: S. 350 f. 367. 368[1]. 376. 377 f.
§ 732: S. 211[2]. 332. 346[4].
§ 733: S. 211[2]. 346[4].
§§ 734 ff.: S. 6.
§ 734: S. 314. 402[1].
§ 738: S. 210(7).
§ 740: S. 68[1]. 316[2]. 403(1). 556.
§ 749: S. 21[7]. 24. 315. 410. 411. 489 f.
§ 751: S. 232. 233. 234. 236. 237. 345. 349. 358. 360. 361(8). 369[1].
§ 752: S. 376 f. 379. 381.
§ 753: S. 310[2]. 345. 379[3]. 380[1].
§§ 754 ff: S. 60.
§ 754: S. 207 ff. 256 ff.
— Nr. 1: S. 43. 208 f. 346[3].
— Nr. 2: S. 209. 346[3].
— Nr. 3: S. 209 f. 398[3]. 405[3]. 406[6].
— Nr. 4: S. 209[5]. 210(7). 211.
— Nr. 5: S. 211. 217.
— Nr. 6: S. 210(7). 211 f. 215[3]. 347. 349. 401[2].
— Nr. 7: S. 212. 323[1]. 399.
— Nr. 8: S. 213. 215[3].
— Nr. 9: S. 213. 389. 399. 401[2].
— Nr. 10: S. 213 f. 215[2]. 389.
§ 755: S. 30[1]. 43. 47[1]. 61[1]. 64. 67. 291.
— Abs. 1: S. 203. 217. 218. 220. 251[3].
— Abs. 2: S. 63. 69. 231 f. 236 ff. 263. 266. 300. 304[2].
§ 756: S. 64. 67. 221[2]. 225. 291.
§ 757: S. 224 f. 258. 281[1].
§ 758: S. 64 f. 225. 405[3].
§ 759: S. 63. 64. 220. 226. 230. 291. 349.
§ 760: S. 231. 246. 248. 359.

H.G.B.
§ 761: S. 32[5]. 252. 292[1].
— Abs. 1: S. 67 f. 100[4]. 231[4]. 232[3 4]. 233. 236 f. 250. 292.
— Abs. 2: S. 219[6]. 232 f. 234. 235[3]. 239. 241[2]. 247. 250[3]. 289[1]. 300[2]. 301[1]. 306.
§ 762: S. 61. 213. 216[4]. 247[1]. 254[2]. 285. 309. 310 f. 405[3]. 406[6].
§ 763: S. 229[4].
§ 764: S. 67. 135. 175[5]. 176. 196[5]. 227[3]. 228. 229. 265. 267 f. 271. 273[3]. 275. 292. 342 f. 358.
§ 765: S. 67. 266 f. 271 f. 275. 282.
§§ 766—770: S. 255.
§ 766: S. 256. 261.
§ 767: S. 225[3]. 257 ff. 405[3]. 406[7]. 577[1].
§ 768: S. 259 f. 405[3].
§ 769: S. 260 f. 370[3].
§ 770: S. 256. 261.
§ 771: S. 286[1]. 288.
— Abs. 1: S. 67. 222[3]. 228. 229. 263[2]. 273[1 2]. 274[4]. 275[7].
— Abs. 2: S. 68. 255. 256(5).
— Abs. 3: S. 63. 67. 240[1 2].
— Abs. 4: S. 228. 255. 263[2]. 276[4]. 278[3]. 285. 310[2].
— Abs. 5: S. 278. 310[2]. 316[1].
§ 772: S. 228. 273[1]. 274[1]. 276[5]. 277. 278[2].
§ 773: S. 102[5]. 228. 263[2]. 272. 273[1 2]. 275[5 7]. 277[5]. 282. 285. 376.
§ 774: S. 274[5]. 278 ff. 286 ff. 291.
— Abs. 1: S. 255. 274[4]. 285.
— Abs. 2: S. 381.
— Abs. 3: S. 285. 310[2].
§ 775: S. 275. 357.
— Abs. 1: S. 227. 229. 263[2].
— Abs. 2: S. 227. 228. 229. 263[2]. 315.
— Abs. 3: S. 228. 263[2]. 273[1 2]. 274[5]. 277[5]. 285. 310[2]. 376.
§ 776: S. 69. 135. 206[3]. 254[2]. 292.
§ 777: S. 344. 345.
— Abs. 1: S. 255[3]. 349. 370 f. 389.
— Abs. 2: S. 342. 353. 357. 376.
§ 778: S. 229. 323[1].
§ 779: S. 323[1].
§ 780: S. 428. 489[2]. 517 ff.
§ 796: S. 489[2].
§ 797: S. 489[2].
§ 800: S. 489[2].
§ 821: S. 43.
§ 824: S. 323(1).
§ 850: S. 54.
§ 862: S. 506. 556.
§ 863: S. 506. 556.
§ 868: S. 106.

Digitized by Google

H.G.B.
§ 873: S. 5[2], 53 f.
§ 882: S. 328[3].
§ 899: S. 328[3].
§§ 901 ff.: S. 245, 255, 389, 391 ff. 516.
§ 901: S. 262[3], 389 f. 390 f. 394 ff. 397, 405[3], 406[6].
§ 902: S. 390 f. 394 ff.
§ 903: S. 259[2], 323[1], 395, 398 ff. 406[7], 505.
§ 904: S. 363 f. 389, 391, 396 f. 398, 399.

Inv.Vers.G. v. 13. VII. 1899: S. 529[1].
§ 34: S. 491[6].
§ 168: S. 214[5], 389[2].

K.O.
§ 1: S. 517.
§ 4: S. 165, 252.
§ 6: S. 165.
§ 14: S. 184.
§ 15: S. 148[1].
§ 24: S. 184.
§ 47: S. 32, 165, 252, 254[5].
§ 48: S. 95, 231[1].
§ 49: S. 231[1], 252, 254[5], 292[4].
§ 61: S. 516.
§ 126: S. 102, 165.

Konsulargerichtsbarkeit. G. über die v. 7. IV. 1900.
§ 1: S. 424[4].
§ 7: S. 424[4], 555[4].
§ 10: S. 424[4].
§ 40: S. 419.

Konsularverträge des Deutschen Reichs: S. 424[5].

Konsulate.
Dienstanweisung des Reichskanzlers an die — als Seemannsämter. Vom 10. I. 1903: S. 582[2].

KonsulatsG. v. 8. XI. 1867.
§ 36: S. 555[4].
§ 37: S. 424[4].

Krankenfürsorge. Vorschriften des Bundesrats über — auf Kauffahrteischiffen, publiziert durch Bekanntmachung des Reichskanzlers v. 3. VII. 1905.
§ 18 Abs. 2: S. 533[1].

KrankenVers.G. (n. F.) v. 10. IV. 1892: S. 529[1].
§ 1: S. 532[3].
§ 6: S. 532[2].
§ 7: S. 534[1].

Kriegsleistungen. G. über die — v. 13. VI. 1873.
§ 23: S. 81.
§ 24: S. 98 f.

Küstenschiffahrt. G. betr. die — v. 22. V. 1881: S. 79 f.
§ 3: S. 98[5].

Logisräume. Vorschriften des Bundesrats, betr. die —, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen. Publiziert durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 2. VII. 1905.
§ 1: S. 525[2], 527.
§§ 2, 14, 15, 27: S. 527.
§ 18: S. 526.

Naturalleistungen. G. über die — für die bewaffnete Macht im Frieden v. 24. V. 1898.
§ 10: S. 4[4], 81 f.

Pestkonvention v. 19. III. 1897: S. 21[5].

Reederei. G. betr. die Entschädigung d. deutschen — v. 14. VI. 1871: S. 51[3], 227[5], 487[3].

Sanitätskonvention. Internationale — v. 3. IV. 1894: S. 21[5].

Schiffs-Vermessungs-O. v. 1. III. 1895:
§ 1: S. 4[4].
§ 14 B: S. 21[2].

Schuldverschreibungen. G. betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von —. Vom 4. XII. 1899.
§ 3: S. 170.
§ 7: S. 170.
§ 16: S. 168[1], 169[4], 171.
§ 17: S. 168[1].

SchutzgebietsG. v. 25. VII. 1900.
§ 2: S. 555[4].
§ 10: S. 85.

Seeberufsgenossenschaft. Unfallverhütungsvorschriften der — vom 4. VI. 1898.
§§ 82, 98: S. 471[5].

Seem.O.
§ 1: S. 24.
— Abs. 1: S. 15, 405[1].
— Abs. 2: S. 405[2], 408 f. 410, 411, 449, 461, 495, 499, 504, 545[1], 554, 587.
— Abs. 3: S. 405[1], 440.
§ 2: S. 259[3], 406, 425[1], 461[2], 466, 467(4), 518[1].
§ 3: S. 259[3], 406, 409[2], 461[2], 467, 477, 542[1].
§ 5: S. 435.
§ 6: S. 532[1].
§ 7: S. 413[3], 426[6].
§ 9: S. 413[6].

Digitized by Google

Seem.O.
§ 10: S. 406[3], 445, 459[2].
§ 12: S. 428, 435[3], 441[3], 447, 452[2].
§ 13: S. 442, 447, 591[3].
§ 14: S. 409[2], 438, 446, 462, 494, 495, 521.
§ 16: S. 406[3], 445, 451[3].
§ 17: S. 442[2], 451[3].
§ 18: S. 406[3], 409[2], 591[3].
§§ 19—21: S. 592 f.
§ 19: S. 413[6].
§§ 27 ff: S. 425.
§ 27: S. 409[2], 410, 428[2], 440 f. 442, 447, 462, 560.
§ 28: S. 416.
— Abs. 1: S. 420.
— Abs. 2: S. 409[2], 422[4], 546[5], 547[1].
— Abs. 3: S. 406[3], 409[2], 420, 422[4], 560.
§ 29: S. 409[2], 423[1], 441[6], 443, 491.
§ 30: S. 442[5,7], 443 ff. 459[2].
§ 31: S. 409[2], 423[1], 443[2], 446, 491.
§ 32: S. 409[2], 413[3], 422[4], 442[2], 448[1], 449 ff. 451[1,2], 452 f. 502[3].
§ 33: S. 442[2], 444, 453, 454, 460 ff. 463, 464, 465, 466, 476 f. 478, 592.
§ 34: S. 460 ff. 465 f. 468, 476 ff.
§§ 35 ff.: S. 462, 464, 469.
§ 35: S. 409(5), 469[3], 470, 471[1], 493 f.
§ 36: S. 409(5), 413[3], 467, 471 f. 495.
§ 37: S. 466, 472, 473 f. 475 f. 478[1], 493.
§ 38: S. 465[1], 472, 474 f. 476, 495.
§ 39: S. 472.
§ 40: S. 409[2], 471[1], 493.
§ 41: S. 462, 465, 468, 469, 478, 502[1], 518[1], 523[1], 524[5], 536.
§ 42: S. 502[1], 555.
§ 43: S. 461, 465, 496 f. 569, 576[1], 592[1].
§ 44: S. 409, 413[6], 442[2], 502, 536, 551.
§ 45: S. 259[3], 406[3], 409[2], 422[4], 442[2], 446[2], 503[3], 504, 505, 509(5).
§ 46: S. 405[1], 406[3], 435[3], 495[2], 513 f. 537[7], 592.
§ 47: S. 409[2], 423[1], 442[2], 508, 509(6).
§ 48: S. 435[3], 504[1], 509 ff. 514(6).
§ 49: S. 495, 505[1], 506, 514 ff. 592.
§ 50: S. 454, 467, 497 ff.
§ 52: S. 446, 499 f.
§ 53: S. 406, 411[2], 506, 556, 557[1].
§ 54: S. 406[3], 409[2], 521 f. 592.
§ 55: S. 406[3], 524[5], 525, 592.
§ 56: S. 409[2], 422[4], 524, 525[2], 533[1].
§ 57: S. 521, 522, 576[1], 578.

Seem.O.
§ 58: S. 442[2], 522[3], 576, 579, 584, 585, 586.
§§ 59—62: S. 528[3], 529[5], 570, 572, 590.
§ 59: S. 442[2], 529, 531, 533[2], 534[3], 535[2], 536, 540, 542[6].
§ 60: S. 409[2], 442[2], 540, 541.
§§ 61 f.: S. 488.
§ 61: S. 409, 468, 491[3], 492, 506[3], 513[2], 536, 537, 538, 542[6].
§ 62: S. 530, 536, 552.
§ 63: S. 404[2], 411[2], 495[2], 530, 539[1].
§ 64: S. 411[3], 468, 505[4], 506[3], 549 f. 551, 552[2].
§ 65: S. 404[2], 411[2].
§ 66: S. 402[2], 416, 422[4], 540[3], 546[5], 547 f.
§ 67: S. 405[1], 406[3], 409[2], 413[6], 422[4], 500 f. 523[1], 543[2], 544, 557[3].
§ 68: S. 549, 555, 557[5].
§ 69: S. 54, 506[3], 540[3], 548[1], 552 ff. 554, 571.
§ 70: S. 452[2], 557[5], 586 ff.
— Abs. 1: S. 413[6], 414[1], 566 ff.
— Abs. 1 Nr. 1: S. 461, 465, 497, 531[4], 567, 568 f. 570[3].
— Abs. 1 Nr. 2: S. 567.
— Abs. 1 Nr. 3: S. 567.
— Abs. 1 Nr. 4: S. 567, 570[3].
— Abs. 1 Nr. 5: S. 568, 570, 572 f.
— Abs. 1 Nr. 6: S. 416, 567, 570 f. 589[1].
— Abs. 2: S. 575 f. 587.
§§ 71 f.: S. 488.
§ 71: S. 506[3].
— Abs. 1: S. 571.
— Abs. 2: S. 405[1], 540[3], 572 f.
— Abs. 3: S. 540[3], 548[1], 557[5], 571.
§ 72: S. 414[1], 416, 506[3], 540[3], 548[1], 557[5], 574, 587 f.
§ 73: S. 547, 548, 554, 564, 574.
§ 74 f.: S. 452(*), 576.
§ 74: S. 530, 586 ff.
— Abs. 1 Nr. 1: S. 578 f. 584, 585.
— Abs. 1 Nr. 2: S. 566[3], 580, 584, 585, 586 f.
— Abs. 1 Nr. 3: S. 500(6), 546[4], 580 f. 584.
— Abs. 1 Nr. 4: S. 442[2], 581 ff. 584 f. 590[2].
— Abs. 1 Nr. 5: S. 583 f.
— Abs. 2: S. 591.
§ 75: S. 500(6), 546[4], 580 f.
§ 76: S. 428[4], 442[2], 506[3], 540[3], 548[1], 585.
§ 77: S. 557[5], 577, 588 f.

Digitized by Google

Seem.O.
§ 78: S. 542. 547.
§ 79: S. 405[1]. 462. 542. 547. 548.
§ 80: S. 416. 421. 503[1]. 504[2]. 550[2].
§ 81: S. 408[4]. 417 f. 488 f. 518[5].
§ 82: S. 546. 580[6].
§ 83: S. 569.
§ 84: S. 464.
§§ 85: S. 464.
§ 87: S. 481.
§ 88: S. 481[3].
§ 89: S. 576[1].
§ 91: S. 464. 522[3]. 578.
§ 92: S. 464[3]. 576[1].
§ 93: S. 452[1]. 454. 458[3].
§§ 94 f.: S. 488.
§ 94: S. 406. 455 ff. 458[3]. 495[2]. 506.
§§ 95—97: S. 491[3].
§ 95: S. 588 f.
§ 96: S. 464. 478. 481[3]. 567.
§ 97: S. 481[3].
§ 98: S. 576[1].
§ 99: S. 576[1].
§ 100: S. 464.
§ 107: S. 451[2].
§ 108: S. 522[3].
§ 110: S. 464.
§ 111: S. 464[3].
§ 112: S. 522[3].
§ 113: S. 522[3]. 533[1]. 579.
§ 114 Abs. 1 Nr. 2: S. 441.
— — Nr. 3: S. 447.
— — Nr. 5: S. 477.
— — Nr. 6: S. 464. 473. 475. 476. 478.
— — Nr. 7: S. 509. 513.
— — Nr. 8: S. 514. 515.
— — Nr. 9: S. 497[2].
— — Nr. 10: S. 451[3]. 495[2]. 539[1].
— — Nr. 12: S. 464[3].
— — Nr. 14: S. 464[3].
— — Nr. 16: S. 522[3].
§ 117: S. 522[3]. 533[1].
§ 119: S. 428[2]. 441.
§ 120: S. 428[2]. 441. 522[3]. 533[1].
§ 121: S. 458[3].
§ 124: S. 576[1].
§ 128: S. 424[2].
§§ 129 ff.: S. 538.
§ 129: S. 259. 398[4]. 406[2]. 424[2 3]. 455. 577.
§§ 130 f.: S. 424[2].
§ 130: S. 442[3].
§ 132: S. 456.
§ 133: S. 522[3].
§ 134: S. 23[1]. 408. 409[1]. 440. 470[4]. 515[1]. 522[3]. 529[5]. 532[5].
§ 135: S. 24. 408. 440. 469. 472. 473. 475[1]. 488. 493.

Seem.O.
§ 136: S. 406.
§ 138: S. 532[3].

Seem.O. G. z. Abänderung der — vom 23. III. 1903: S. 500[1].

— Vorschriften des Bundesrats, betr. die Nichtanwendung der Seem.O. auf kleinere Fahrzeuge, publiziert durch Bektmchg. des Reichskanzlers vom 16. VI. 1903. S. 409(5). 470[4]. 515[1].

SeeUnf.Vers.G. vom 30. VI. 1900: S. 529[1].
§ 1: S. 4[4]. 406[4].
§ 2: S. 4[4].
§ 3: S. 428[2].
§ 6: S. 491[5].
§ 9: S. 532.
§§ 10—13: S. 491[6].
§ 10: S. 491[5]. 492. 520.
§ 14: S. 529[5]. 539.
§§ 34. 35. 37: S. 214[2].
§ 106: S. 54. 55[4].
§ 111: S. 214[2]. 389[2].
§ 132: S. 529[5]. 532.
§§ 152—154: S. 491[6].

SeeVers.Bedingungen. Allgemeine —. § 131: S. 563. 59.

StellenVerm.G. vom 2. VI. 1902: S. 430 ff.
§ 1: S. 432.
§ 2: S. 432. 433[1].
§ 3: S. 432. 433. 434[6].
§ 4: S. 409[5]. 431. 432. 433. 435 f. 437.
§ 5: S. 432. 434.
§ 6: S. 432[3]. 433. 434.
§ 7: S. 432. 434.
§ 8: S. 431[1]. 432[3]. 433. 434.
§ 9: S. 431[1]. 434. 435.
§ 10: S. 431.

St.G.B.
§ 90: S. 4[4].
§ 172: S. 572[1].
§ 176 f.: S. 572[1].
§ 243: S. 4[4].
§ 296a: S. 80[4].
§ 297: S. 480[3].
§ 298: S. 458[3].
§ 305: S. 4[4].
§ 306: S. 4[4].

Str.O.
§ 9: S. 80 f.
§ 18: S. 358.
§ 25: S. 103 f. 333.
§ 35: S. 99. 341.
§ 39: S. 261(3).
§ 43: S. 333.

Digitized by Google

Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste. Vorschriften des Bundesrats, betr. die —. Publiziert durch Bktmchg. des Reichskanzlers vom 1. VII. 1905: S. 426[6].

Untersuchung von Seeunfällen. G. betr. die — vom 27. VII. 1877.
§ 35: S. 224[4].

W O.
Art. 6 Abs. 2: S. 510[2].
Art. 36: S. 166.

Zusammenstoßen der Schiffe auf See. V. zur Verhütung des —s vom 20. VI. 1897.
1 Abs. 3: S. 21[2].

Zw.V.G.
§ 2: S. 165.
§ 10: S. 157[4]. 254[5].
§ 17: S. 163[1].
§ 18: S. 146. 165.
§ 55: S. 251.
§ 63: S. 165.
§ 76: S. 164. 165.
§ 89: S. 100[5]. 175.
§ 90: S. 100[5,6]. 101. 252.

Zw.V.G.
§ 91: S. 175. 227[3].
§ 104: S. 100[5]. 175.
§§ 105 ff.: S. 227[3].
§ 109 ff.: S. 176.
§ 112: S. 165.
§ 115: S. 320[1].
§ 122: S. 165.
§ 130: S. 199[4].
§ 162: S. 100[5,6]. 101. 146. 157[4]. 164[4]. 165. 190. 198[4]. 227[3]. 252. 254[5]. 320.
§ 163: S. 103[3].
§ 164: S. 71. 163. 236. 237. 250.
§ 165: S. 236.
§ 166: S. 251[1].
§ 167: S. 234.
§ 169: S. 49. 100[4]. 102[4]. 175[4]. 199 f. 207.
§ 171: S. 33[3]. 48[1]. 128. 190. 198[4]. 199[2]. 236.
§§ 172—174: S. 165.
§ 172: S. 103[1].
§ 175: S. 102. 103[1].
§ 176: S. 103[1].
§§ 180 ff.: S. 193(3).
§ 180: S. 103[1].
§ 181: S. 103[1].
§ 182: S. 103[3].

II. Landesrechtliche Quellen.

Preußen.

A.L.R. I 9 §§ 197 ff.: S. 97[5].
A.G. z. C.P.O. v. 24. III. 1879 (F. d. G. v. 22. IX. 1899) § 21: S. 272[2].
V. über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege usw. vom 17. III. 1899.
§ 17: S. 524[3].
A.G. z. B.G.B. vom 20. IX. 1899
Art. 89: S. 97[5].
A.G. z. R.G. betr. Ändergn. d. C.P.O. vom 22. IX. 1899 Art. 1 Nr. IV: S. 272[2].
Min.Verf. über die Führung des Schiffsregisters vom 11. XII. 1899.
§ 30 Abs. 2: S. 191[2—4].
Min.Erl. betr. Vorschriften über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen sowie über den Geschäftsbetrieb der Stellenvermittler für Schiffsleute vom 6. III. 1903: S. 432[2].
§§ 1—3: S. 434[2].
§ 8: S. 437[4].
§§ 12. 13: S. 434[4].
Min.Bktmchg. betr. Ausführung des § 2 des R.G., betr. die Stellenvermittelung für Schiffsleute vom 2. VI. 1902. Vom 4. IV. 1903: S. 432[2].
Min.Bktmchg. vom 14. IV. 1903: S. 474[2].
Min.Erl. betr. Dienstanweisung für deutsche Konsulate als Seemannsämter vom 9. V. 1903: S. 582[2].

Oldenburg.

A.G. z. B.G.B. vom 15. V. 1899.
§ 15: S. 75[3]. 131[2].
§ 50 Nr. 18: S. 75[3]. 151[1].
A.G. z. C.P.O. vom 15. V. 1899.
§ 12: S. 272[2].
A.G. z. F.G.G. vom 15. V. 1899.
§ 7: S. 32[2].
Min.Bktmchg. betr. Vorschriften über die Führung der Schiffsregister vom 7. XII. 1899.
§ 26 Abs. 2: S. 191[2—4].
Bktmchg. betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfs-

Digitized by Google

mitteln zur Krankenpflege usw. vom 14. XII. 1898.
§ 17: S. 524[3].
G. betr. die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen vom 10. III. 1903: S. 140[5]. 143.
§ 1: S. 141[3].
§ 3: S. 143. 176[2].
§ 4: S. 143.
§ 7: S. 141[1].
§ 8: S. 141[4].
V. zur Ausführung der Seem.O. vom 2. VI. 1902. Vom 20. III. 1903: S. 472[4]. 474[2].
V. zur Ausführung des R.G. vom 2. VI. 1902, betr. die Stellenvermittelung für Schiffsleute, vom 20. III. 1903: S. 432[2].
Bektmchg. betr. Vorschriften über den Geschäftsbetrieb der gewerbsmäßigen Stellenvermittler für Schiffsleute, vom 25. III. 1903.
Nr. 1—3: S. 434[2].
Nr. 8 Abs. 1: S. 437[4].
Nr. 12, 13: S. 434[4].

Mecklenburg-Schwerin.

V. betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege usw. vom 9. II. 1899.
§ 17: S. 524[3].
A.V. z. B.G.B. vom 9. IV. 1899.
§ 205: S. 131[4].
A.V. z. C.P.O. vom 9. IV. 1899.
§ 28: S. 272[2].
A.V. z. H.G.B. vom 9. IV. 1899.
§§ 11—20, 26: S. 106[6].
§ 19: S. 109[2].
§ 21: S. 106[7].
Bektmchg. betr. Bestimmungen über die Einrichtung und Führung des Schiffsregisters für Seeschiffe vom 18. XI. 1899.
Nr. 60: S. 186[4].

Lübeck.

V. betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege usw. vom 21. XII. 1898.
§ 17: S. 524[3].
GerichtskostenG. vom 18. XII. 1899.
§ 75: S. 186[3].
A.G. z. C.P.O. v. 19. VII. 1899.
§ 5: S. 272[2].
V. über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen, sowie über den Geschäftsbetrieb der Stellenvermittler für Schiffsleute vom 14. III. 1903: S. 432[2].
§§ 1—3: S. 434[2].
§§ 6, 13: S. 434[4].
§ 9: S. 437[4].
Bektmchg. betr. den Gebührentarif für Stellenvermittler für Schiffsleute vom 27. III. 1903: S. 432[2].
V. betr. die Ausführung der Seem.O. vom 2. VI. 1902. Vom 28. III. 1903.
§ 1: S. 474[2].
§ 2: S. 472[4].

Bremen.

V. betr. Vorschriften über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege usw. vom 7. XII. 1898.
§ 17: S. 524[3].
A.G. z. B.G.B. vom 18. VII. 1899.
§ 30: S. 70[1]. 140[3]. 141[18]. 143. 176[2].
§§ 45 ff.: S. 131[2].
A.G. z. C.P.O. v. 18. VII. 1899.
§ 6: S. 272[2].
A.G. z. Zw.V.G. vom 18. VII. 1899.
§ 5: S. 140[3]. 142 f.
V. wegen Ausführung des R.G. vom 2. VI. 1902, betr. die Stellenvermittelung für Schiffsleute, vom 1. IV. 1903: S. 432[2]. 434[2 4]. 437[4].

Hamburg.

V. über Vorschriften, betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege usw. vom 30. XI. 1898.
§ 17: S. 524[3].
G. betr. d. Kosten in Schiffsregistersachen vom 29. XII. 1899.
§ 4: S. 186[2].
A.G. z. C.P.O. vom 22. XII. 1899.
§ 6: S. 272[2].
Bektmchg. betr. die auf Kauffahrteischiffen maßgebende Speiserolle vom 3. III. 1899.
§ 17: S. 524[3].
V. betr. d. Ausführung der Seem.O. vom 2. VI. 1902. Vom 23. III. 1903.
§ 2: S. 474[2].
§ 3: S. 472[4].
Vorschriften für den Geschäftsbetrieb der Stellenvermittler für Schiffsleute vom 23. III. 1903: S. 432[2]. 434[2—4]. 437[4].

Digitized by Google

Sachregister.

Die grofsen Ziffern bezeichnen die Seiten, die kleinen die Anmerkungen, im Falle der Einklammerung die auf der vorangegangenen Seite beginnenden Anmerkungen.

Abandon des Ladungsinteressenten. 341.
— des Reeders. 106.
— des Versicherten. 106. 341.
Abandonsystem. 230[1]. 273 f. 275[4]. 278[1].
Abgaben. Öffentliche —. 254. 346.
Ablader 328. 335. 365[1]. 483 f.
Abladung. 323(1).
Ablieferung. 372 ff. 399.
Ablösung s. Wache.
Abmusterung. 418. 442[4]. 477. 513. 515. 522. 591 f.
Abrechnungsbuch. 514 f.
Abschlagszahlung. 398. 504. 515.
Abschriften. Erteilung von — aus Schiffsregisterakten. 186[2].
— aus dem Schiffsregister. 186.
Absender. 365[1].
Absetzung des Schiffer-Mitreeders. 561[2].
Absonderung im Konkurse. 165. 187[2]. 252. 292[4].
Abtretung der Frachtforderung. 283 f.
Accessorische Natur des Schiffsgläubigerpfandrechts. 313.
— des Schiffspfandreehts. 144 ff. 155.
Acte de francisation. 188[3].
Actio in rem scripta. 233[2]. 237(6). 241[6]. 242[2]. 243[1]. 295 ff. 350[1].
Adjudikation erbeuteter Schiffe. 96[2].
Adob. 52[2].
Agermanament. 332[1].
Agrès et apparaux. 36[1].
Allotment note. 512[2].
Alt und Neu. Unterschied zwischen —. 57.
Amtsgericht. 423 f.
Analogie. 17 f. 180[1].
Anbordbleiben. Pflicht zum —. 476 f.
Andacht. Gemeinschaftliche —. 476.
Androhung des Pfandverkaufs. 365.
Angehörige. 513[2]. 537.
Anhaltung des Schiffes. 552.
Anleihen. Öffentliche — der Schifffahrtsgesellschaften. 147. 168.
Anmusterung. 418. 440[1]. 441 ff. 449. 502. 504. 529. 551. 582.
Anmusterungshafen. 423[1]. 509[2].
Anmusterungsverhandlung. 442[4].
Annahme. 378.
Ansage des Dienstantritts. 450[3].
Anschlufspfändung. 201.
Anschlufsverjährung. 390 f.
Anspruchsverjährung. 391 f.
Ansteckungsgefahr. 581 ff.
Antrag auf Eintragung des Schiffspfandrechts. 151.
Antritt des Dienstes s. Dienstantritt.
— der Reise s. Reiseantritt.
Anwachsung von Schiffsparten. 106 f.
Anweisung. Auf Sicht lautende —. 508 ff.
Arbeitsverdienst. 538.
Arbeitsvertrag. 387. 412.
Arbeitszeit. 462. 468 ff.
Armenkasse. 104.
Arrest. 32. 89[5]. 128. 200 f. 231. 252 f. 297[3].
Arrestfreiheit. 200[4].
Arrestpfandrecht. 200 f. 202 f. 207. 253.
Arzt. 535.
Aschehieven. 472.
Atteste der Klassifizierungsinstitute. 51.
Aufbewahrungsstelle. 539[2].
Aufbringung. 552.
Aufgebotsverfahren. 104. 174 ff. 264 f. 270 ff. 293(4).
Aufkündigung s. Kündigung.
Auflassung von Schiffen. 112[2].
Aufrechnung. 295 f. 302 ff. 393.
Aufsichtsdienst. 470.
Auftrag. 415(7).
Aufwartepersonal. 471[4].
Ausfuhrverbot. 564. 570.
Ausgleichung. 230. 240. 358[5].
Ausland. Desertion im —e. 588 f.
Geltendmachung von Ansprüchen der Schiffsbesatzung im —e. 259.

Digitized by Google

Ausland. Kündigung des Schiffsmanns im —e. 577.
Zurücklassung des Schiffsmanns im —e s. Zurücklassung.
Ausländer. Anheuerung von — n. 426.
Ansprüche der wegen Erkrankung aus dem Dienstverhältnis entlassenen —. 572 f.
Beteiligung der — an der Reederei. 84 [2].
Eigentumserwerb der — an Schiffen. 84 ff. 104 f.
Schiffbau der —. 84 [2]. 91 [2].
Übermittelung von Heuer der —. 514.
Veräußerung des Schiffes an —. 282 f.
Ausländische Schiffe. 33 [2]. 48 [1]. 116. 426.
Auslegungsregel und dispositiver Rechtssatz. 121.
Auslieferung der Güter. 360 [3]. 367 f. 372 [2].
Ausreise. 558. 581.
Ausreisehafen. 504. 540. 546 f.
Ausrüster. 42 [5]. 65. 71. 83. 111. 217 f. 221. 234. 246. 249 [2]. 250. 279 f. 314. 320. 425.
Ausrüstungsgegenstände. 38.
Ausschließung unbekannter Pfandgläubiger. 174 ff.
— unbekannter Schiffsgläubiger. 271 f.
Aussendung des mit Schiffsschulden belasteten Schiffes zu neuer Reise. 278 ff.
Auswandererschiffe. Seetüchtigkeit der —. 50. 51 [3]. 533 [1].
Auszahlung verdienter Heuer. 504

Badeanstalt. 4 [6].
Bagger. 4 [6].
Ballast. 39. 324.
Barzahlung. 509 f.
Bau. Im — begriffene Schiffe. 70 [1]. 95. 131 f. 140 ff. 176. S. auch Schiffbau.
Baugelderforderung. 215 [3].
Bauhandwerker. Pfandrecht der —. 133.
Baumaterialien. 156 [4].
Baureederei. 88 [1].
Bausch und Bogen. Heuer in —. 416. 421. 501. 506 f.
Bedingung bei Anweisung. 509. 511 f.
Beerdigungskosten. 551 [2].
Befrachter. 328. 365. 483 f.
Befristung des Schiffsgläubigerrechts. 269 f.
Behältnisse mit flüssigen Waren. 341.
Behördlicher Zwang zur Erfüllung des Heuervertrags s. Zwang.
Beilbrief. 83. 94 [1].
Beistand. 201 f.
Beköstigung der Schiffsbesatzung. 520 ff. 535 f. 578 f.
Belohnungen an Mitglieder der Schiffsbesatzung. 210. 468. 482 ff. 538. 552.
Benennung des Urhebers. 362.
Bereicherung. Ungerechtfertigte —. 269. 362 [3]. 383.
Bergelohn. 223. 410. 489 f.
Bergung. S. Rettung in Seenot, Bergelohn, Bergungskosten.
Bergungsdampfer. 24. 223 [6]. 410. 490.
Bergungsfahrzeuge. 24. 408. 469. 493.
Bergungskosten. Ladungsgläubigerrecht wegen —. 345. 349. 350. 351. 353. 355–363.
Schiffsgläubigerrecht wegen —. 211. 256 ff. 260 [1].
Beri-Beri. 590 [2].
Berichtigung des Schiffsregisters. 172. 180 f. 185. 206.
Berufsgenossenschaft s. Seeberufsgenossenschaft.
Besatzung s. Schiffsbesatzung.
Bescheinigung des Dienstverhältnisses. 592 f.
Beschlagnahme des Dienstlohns. 505. 516 f.
— im Zwangsversteigerungsverfahren. 198. 201. 236.
Beschränkt persönliche Haftung des Empfängers von Gütern. 376. 378 ff.
des Reeders. 273 ff.
des Schiffers. 376 ff. 383.
Beschränkte Haftung 216. S. ferner Sachhaftung.
Beschwerderecht der Schiffsleute. 50. 579. 584 f.
Besitz am Konnossement. 337 ff.
an Ladung. 333 ff.
Recht des Pfandgläubigers auf —. 147. 159. 162 [3]. 231 f. 296. 350.
Besitzaufgabe. 373.
Besitzdiener. 334.
Besitzer des Schiffes für Schiffsgläubigerklage passiv legitimiert? 236 ff.
Besitzverlust. 373.
Bestandteile. Getrennte — des Schiffes. 219.
Bestattung. 551 [1].
Bestattungskosten. 551.
Bestimmung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt. 8 ff. 193.
— einer Sache zum Zubehör. 41 ff.

Digitized by Google

Bestandteile des Schiffes. Pfandhaftung getrennter —. 156.
Betriebsunfall. 529[5]. 532.
Beuterecht s. Erbeutung.
Bewachungs- und Verwahrungskosten. Schiffsgläubigerrecht wegen —. 256. 261 f.
Bewegliche Sache. Schiff eine —. 26. 90[3].
Beweissicherung. 575 f.
Beweisverteilung bei beschränkt persönlicher Haftung für Ladungsschulden. 380 f.
Bewilligung der Eintragung s. Eintragungsbewilligung.
Binnenfahrt. 19 f.
Binnenschiff. 7[1]. 8. 12(6). 13. 15[2]. 33 f. 140[1]. 140[2]. 193. 271[3].
Bill of Sale. 112[4].
Blankogiro. 166[3]. 168.
Blokade. 563. 570.
Boden des Schiffs. 34[2].
Bodmerei. 64. 129. 136. 150. 195[2]. 217. 220. 225 f. 233. 345. 347. 349. 350. 351. 353. 355 f. 358. 359. 360 ff. 368 f. 371. 376. 389.
Bodmereiprämie. 231.
Bodmereireise. 258[1].
Boot. 4. 42[4]. 43. 45 f.
Braut. 513[2].
Bruttofracht. 221.
Bruttotonnage. 137[1].
Buchführung der Stellenvermittler. 434.
Bürge. 383[2].
Bürgerliches Gesetzbuch. Inkrafttreten des —s. 131[2].
Bugsierlohn. 223.
Bulk. Goods in —. 328[1].
Bundesrat. 15[1 2]. 17. 29. 24[1]. 51[3]. 408 f. 470[4]. 471 f. 525. 529[4]. 533[1].

Cargo. 323[2].
Caricum. 323[2].
Cartularium navis. 326[1].
Casco. 34[2].
Certificacien. 327[3].
Certifikat s. Schiffszertifikat.
Certificate of discharge. 592[5].
— of mortgage. 151[2].
Chapeau. 487[5].
Charterfracht. 221.
Chausses. 483[4].
Cholera. 581 f.
Chronometer. 39[2].
Colonna. 332[1].
Commenda. 486[4].
Constitutum possessorium. 112[2]. 179.
Construction par économie, à forfait. 92.
Cosiment. Anar a —. 491[4].

Dampfschiffe. 21 f. 137[1]. 471. 473.
Datierung der Pfandrechtseintragung. 153[1]. 161[2].
Deckladung. 325.
Decksdienst. 467. 471. 498.
Decksmannschaft. 471.
Deckungsrecht des Reeders. 455 ff.
Deduktionseinrede. 363[2].
Délégations. 512[2].
Desertion. S. Entlaufen.
Deutscher Hafen. 532.
Dienstantritt der Personen der Schiffsbesatzung. 448 ff. 502. 522. 529. 549 ff.
Dienstbefehl. 464. 473[2].
Dienste. Art der von den Personen der Schiffsbesatzung zu leistenden —. 460 ff.
Dienstlohn s. Beschlagnahme.
Dienst- und Heuerverträge. 54. 209 f. 225. 258 ff. 389. 397 f. 401—537 (vgl. dazu das Inhaltsverzeichnis).
Dienstuntauglichkeit des Schiffsmanns. 568 f.
Dienstvergehen. Grobes — des Schiffsmanns. 567 f.
Dienstverträge der Mitglieder der Schiffsbesatzung. S. Dienst- und Heuerverträge.
Dienstzweige. 467. 469. 498.
Dingliches Recht. 295 f.
Dingliche Wirkung des Konnossements. 336 ff.
Disciplin. 464 f.
Dispositiver Rechtssatz und Auslegungsregel. 121.
Distanzfracht. 222.
Distanzversendungsgeschäft. 337.
Doppelverheuerung. 443 ff. 457. 459.
Dreiwachensystem. 469. 471 f.
Droit de suite. 134. 215(6). 270(1).
Druckfehler im A.D.H.G.B. 559[6].
Duldung der Zwangsvollstreckung. Klage und Urteil auf —. 163. 244.
Durchschnittsbetrag der Heuer. 491 f.

Eidesleistung der Schiffsleute. 439[2].
Eigenbesitz. 71. 163. 250.
Eigene Ladung des Reeders. 277 f. 324.
— Ladungsgläubigerrecht an —r Ladung. 383 f.
Eigenes Schiff. Schiffsgläubigerrecht am —n —e. 25. 232[6]. 296. 313 ff.
Eigentümer des Schiffes. Registrierung. 76 f. 111.
Eigentümergrundschuld. 318.
Eigentum an Ladungsgütern. 340 ff.
— an Schiffen. 78 ff.
Eigentumsakte. 113[2].

Digitized by Google

Eigentumserwerb an Schiffen. 73 f. 76 f.
Insbesondere
durch Bergung. 99[6].
„ Enteignung. 98 f.
„ Erbeutung. 95 ff.
„ Ersitzung. 99.
„ Veräußerung. 103 ff. 110 ff.
„ Verschweigung. 99.
„ Verwirkung. 98.
„ Zwangsversteigerung. 100 ff.
Eigentumsfreiheitsanspruch. 160.
Eigentumsgemeinschaft am Schiffe. Aufhebung der —. 193(3).
Eigentumsschranken bei Seeschiffen. 78 ff.
Eigentumsübergang bei Veräußerung von Schiffen und Schiffsparten. 114 ff.
Eigentumsverhältnisse. Eintragung der Veränderungen in —n in das Schiffsregister. 185.
Eigentumszertifikate. 83.
Einfuhrverbot. 564. 570.
Eingetragener Eigentümer. 151 f.
Eingetragene Schiffe s. Registrierte Schiffe.
Einigung über Verpfändung des Schiffes. 146 ff.
Eingeborene deutscher Schutzgebiete. 85[2].
Einladung. 323(1).
Einstellung des Dienstes. 536 f.
Eintragung des Eigentümers in das Schiffsregister. 76 f. 111. 185.
— der Ladung in das Schiffsbuch. 326.
— der Pfandrechte am Schiffe in das Handelsregister. 129.
in das Schiffspfandregister s. Schiffspfandregister.
in das Schiffsregister. 73. 129 ff. 147 f. 150 ff. 199. 201 f. 231[5].
— der Schiffe in das Schiffsregister. 30 f. 33.
— des Zubehörs in das Schiffsinventar. 46 f.
Vgl. auch Abrechnungsbuch, Heuerbuch, Stadtbücher, Tagebuch.
Eintragungsbewilligung. 147 f. 151. 170. 181.
Eintragung nicht bestehender Rechte im Schiffsregister. 126.
Einziehung belasteter Forderungen durch den Reeder. 273. 275 f.
— der Fracht durch den Korrespondentreeder. 286.
Eisblokade. 564[1].
Embargo. 563. 570.
Empfänger. 361 f. 365. 373 ff. 376. 378. 483 f.
Endigung des Dienstverhältnisses der Schiffsbesatzung. 506. 543—593.
Enteignung von Schiffen. 98 f.
Entlassung. 557.
— des Schiffers. 560 ff.
— des Schiffsmanns. 566 ff.
Verlangen der —. 544. 559.
Entlassungsrecht s. Kündigungsrecht.
Entlassungszeugnis. 426.
Entlaufen des Schiffsmanns aus dem Dienste. 453 ff. 476. 498 f. 508. 588 f.
— mit der Heuer. 457 f.
Entweichung s. Entlaufen aus dem Dienste.
Epidemie. 582[1—3].
Erbauung von Schiffen als Eigentumserwerbsgrund. 91 ff.
— für und durch Fremde. 84[2].
Erben. Heueransprüche der —. 549 ff.
Erbenwartrecht. 27.
Erbeutung. 95 ff. 341.
Erbschein. 32.
Erfüllungsort. Gerichtsstand des —es. 363[1].
Erhöhung der Heuer s. Heuersteigerung.
Erkrankung von Personen der Schiffsbesatzung. 527 ff.
Ersatzmann. Stellung eines —s. 584.
Erwerb eines Schiffes als Kündigungsgrund. 583[1].
Erwerbsgelegenheit. Verschaffung einer —. 421. 486 f.
Exceptio excussionis realis. 240. 288. 311.

Facultas alternativa. 542.
Fähren. Öffentliche —. 82(7).
Fälligkeit der Heuerforderung. 503 ff.
Fahrnispfand. Allgemeines — und Schiffspfand. 137 f. 159 ff.
Fahrt. Schiff in —. 468.
Fahrtprämien. 222.
Fahrwasser. Beseitigung von Hindernissen im —. 333.
Fahrzeug. 4[4]. 22 f. 81.
Familienmitglied. 513.
Farmr. 323[2].
Faustpfandrecht an Schiffen. 136. 137[5].
Fautfracht. 222.
Fèlag. 332[1].
Feststellungsklage. 307.
Festtag. 469. 472.
Festtagsarbeit. 472 ff. 493. 495.
Feuerschiffe. 4[6].
Fiduziarische Übereignung von Schiffen. 129[4].
Fins de non-recevoir. 390[1].
Fischerei. Ertrag der —. 278[1].

Digitized by Google

Fischereifahrzeuge. 22[1]. 24[1], s. auch Hochseefischereifahrzeuge.
Fischheger. 4[6].
Fixe Heuer. 421. 487.
Flaggenführung. Unbefugte —. 98.
Flaggenrecht. 14 ff. 73. 78. 85 f. 91[2]. 104. 189. 426. 566[3]. 580. 585.
Flaggenwechsel. 77. 577. 579 f. 584 f.
Flois. 4.
Flüssige Waren. 341.
Fordern der Entlassung. 544. 559.
Forderung des Registerpfandgläubigers. 157 f.
— des Schiffspfandgläubigers. 144 ff.
Forderungen in Verjährungsvorschriften. 391.
Fortsetzung des Dienstverhältnisses. 544 f.
Fortune de mer. 61.
Fortune de terre. 61.
Forum arresti. 241.
Fracht als Gegenstand des Schiffsgläubigerrechts. 67 f. 221 f.
— Höchste —. 480 f.
— die Mutter der Gage. 508[1]. 517. 554[2].
— als Teil des Schiffsvermögens. 60 ff.
— Verbodmung der —. 226.
— nicht Zubehör des Schiffes. 37.
— Zwangsvollstreckung in —. 252.
Frachtanteil. 210. 417 f. 488 f. 490 f. 501. 518. 537. 550.
Frachtforderung. Abtretung der —. 283 f.
Frachtführer. Gesetzliches Pfandrecht des —s. 203. 339. 353. 365.
Frachtgelder der laufenden Reise. 122. 123[1].
Frachtgewinn. 122.
Frachtreise. 258[1].
Frachtvertrag. Auflösung durch Kondemnierung des Schiffes. 54.
— Forderungen aus dem —. 389.
Frei in allen Häfen und Gewässern. 125[2].
Freiheitsentziehung. 464[3].
Freiwillige Veräußerung von Schiffen. 110 ff.
Fremde. Erwerb von Schiffen durch —. 84 ff.
Fret. Engagement au —. 488.
Fructus navis. 38[5].
Fürsorgepflicht und -recht der Seeberufsgenossenschaft. 532 f.
Führung. 421. 478 f.
Führungszeugnis. 592.

Gastwirtschaft. 433[2]. 513.
Gebührenanspruch des Stellenvermittlers. 435 f.
Gebührentaxen für Stellenvermittler. 433 f.
Gehorsamspflicht des Schiffsmanns. 460 ff.
Geisteskrankheit als Kündigungsgrund. 590 f.
Gelbfieber. 581 f.
Geldbetrag der Forderung des Pfandgläubigers. 153.
Geldforderung. 145.
Gefahrsgemeinschaft. 382.
Gemeinschaft. Aufhebung einer —. 102 f.
Gemeinschaftliches Eigentum. 150.
Gerichtsstand für die Klage aus beschränkter persönlicher Haftung. 289.
— — für die Ladungsgläubigerklage. 362 f.
— — für die Schiffsgläubigerklage. 240 ff.
Gerichtsvollzieher. 200[6].
Geringstes Gebot. 102.
Gesamtguthaben des Schiffsmanns. 515 f.
Gesamtschuldner. 383.
Geschäftsbesorgung. 415. 485.
Geschlechtskrankheiten. 528. 570. 572 f.
Gesellschaftsvertrag und Dienstvertrag. 417.
Gesetzesanalogie. 17 f. 116. 180[1].
Gesetzliche Vermutung. 46 f. 289. 377. 381.
Gesetzliche Vertretungsmacht des Korrespondentreders. 109. 195. 286. 427. 558.
— — des Schiffers. 112. 195. 267[2]. 331. 339. 342. 347. 358. 367 f. 403. 427. 452 f. 509[1]. 555[4]. 558.
Gesindevertrag. 414. 429.
Gewerberechtliche Vorschriften. 426. 432.
Gewinnanteil. 210. 408. 417 f. 488 f. 491 f. 501. 515. 537. 550.
Gewinnbeteiligung. 469. 482[1]. 487 f. 493.
S. auch Frachtanteil, Gewinnanteil.
Gläubigervertreter. 168 ff.
Bestellung. 168 f.
Befugnisse. 169 ff.
Erlöschen der Vertretungsmacht. 171 f.
Glaube. Guter — s. Guter Glaube.
Gnade. Auf — dienen. 459[1].
Gottesdienst. 475 f. 477 f.
Gouvernementsfahrzeuge der deutschen Schutzgebiete. 14[2].
Gratifikationen an Schiffer. 482 ff.
Gré à gré. Débarquement de —. 557[3].

Digitized by Google

Gröfse der Schiffe. 140 f.
Grofse Haverei s. Haverei.
Grundbesitz und Schiffsbesitz. 27[2].
Grundbuch und Schiffsregister. 77 f. 177.
Grundstückshypothek und Schiffsregisterpfand. 138[2].
Güter. 323.
Guter Glaube und Schiffsregister. 167. 177 f., s. ferner Herleitung von Rechten von einem Nichtberechtigten.
Guthaben s. Heuerguthaben.

Hafen. Anlaufen eines —s. 534.
— zum Löschen oder Laden. 544. 560.
— des Reichsgebiets s. Reichsgebiet.
Schiff im —. 472 ff. 475 f. 493.
Hafenabgaben. 209.
Haftung. Beschränkte —. 216, s. ferner Sachhaftung.
Beschränkt persönliche —. 273 ff. 376 ff.
persönliche —. 126 f. 284 f. 376 f.
— des Reeders für Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen. 516.
Haftung und Klage. 294.
Haftung und Pfandrecht. 308[4]. 319.
Haftung und Schuld. 307 ff. 319. 382 f.
Hand wahre Hand. 27. 68 f. 83. 99. 117. 355 (4).
Handelsgeschäft. 387 f. 419. 440[2].
Handelskauf. 93 f.
Handelsmäkler. 436 f.
Handelsregister. 73. 129.
Handelssache. 388[1]. 419.
Handgeld. 438 f. 453. 507. 508. 515. 574.
Handreichung. 438 f.
Hauptsache und Nebensache. 44 ff.
Havarie. 466.
Haverei. Grofse —. 41. 43. 54. 211. 227. 314. 317 (3). 331[3]. 332. 345. 348. 350 f. 353. 356. 357. 358 f. 367 f. 371. 376. 389. 399. 517.
Kleine —. 332[1].
Heerschau. 502[5].
Heilbehandlung. 530 ff.
Heilmittel. 533[1].
Heimatshafen. 30 f. 235. 241. 289. 427 f. 453. 456. 472. 523 f. 557. 558.
Herd s. Krankheitsherd.
Herleitung von Rechten von einem Nichtberechtigten. 65 f. 101. 111. 117. 148 f. 178 f. 218[2]. 339 f. 354 f. 368 f.
Heuer. 259. 405[3]. 486 f. 489.
Heueranspruch. 486 ff.
Heuerbaas. 428. 429 ff. 441[3]. 510. 514 (5).
Heuerbezug erkrankter Mitglieder der Schiffsbesatzung. 536 f.
Heuerbuch. 515.
Heuerbureaus. 428. 429[5]. 430[3]. 430[5].
Heuerforderung. Rangordnung des Schiffsgläubigerpfandrechts wegen —. 259 f. 262[1].
Vergünstigungen für —. 516 f.
Versicherung der —. 517 f.
Heuergeschäft. 405[3].
Heuerguthaben. 495[2]. 512 ff. 539.
Heuerlauf. Beginn des —s. 502.
Heuernote. 510 f.
Heuerreise s. Reise.
Heuerschein. 441 f.
Heuersteigerung. 446. 454 f. 497 ff.
Heuerungshafen. 540.
Heuerverringerung. 496 f.
Heuerverträge s. Dienst- und Heuerverträge.
Hinterhangsklausel. 316[1].
Hinterlegung. 175 f.
Höchstbetrag der Pfandhaftung. 153.
Hochseefischereifahrzeuge. 23[1]. 24. 408. 469. 470. 472. 473. 493. 527.
Hochseeschiffe. 22.
Hülfeleistung s. Rettung in Seenot, Bergelohn, Bergungskosten.
Hülfskosten, s. Bergungskosten.
Hülfslohn s. Bergelohn.
Hypothek an Schiffen. 31[2]. 84[3]. 128 f. 136. 167.
Hypothèque éventuelle. 151[3].
Hypothezierte Schiffe. Veräufserung. 84[3]. 167.

Ideelle Quote. Verpfändung einer —n Quote des Schiffes. 146[5].
Identität des Reeders und des Ladungsbeteiligten, s. Eigene Ladung.
— der Reeder zweier Schiffe s. Eigenes Schiff.
Immobilisierung der Schiffe. 24. 27 ff. 32 ff. 142 f. 198. 200. 265 ff.
— der Schiffsparten. 195.
In rem versio. 132. 211. 216. 257. 259. 290[4]. 370.
Incantare. 103[1].
Indossable Papiere. 154. 155. 166. 168.
Inhaberschuldverschreibung s. Schuldverschreibung auf den Inhaber.
Inhalt unbekannt. 326[2].

Digitized by Google

Inkompatible Geschäftsbetriebe. 433.
Interesse. Versicherbares —. 519.
Inventar des Schiffes. 46.

Jahresarbeitsverdienst. 492.
Jus singulare. Analogie beim —. 180[1].

Kaiserliche Verordnung. 15[2]. 17. 85[2].
Kaissons. 4[6].
Kammern für Handelssachen. 388[1]. 423.
Kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht. 337 ff.
Kaufmann. Reeder —. 387. 419.
Kaperei. 96.
Kaperwesen. 435.
Kapitän s. Schiffer.
Kaplaken. 210. 221[3]. 421. 488. 487. 518[5].
Kaptor. 42.
Kartular des Schiffsschreibers s. Schiffskartular.
Kasko. 34[2].
Kaskoversicherer. 43.
Kauf auf Borg. Verbot. 327[3].
— Mängelansprüche beim —. 29.
— und Werkvertrag. 92 ff.
Kauffahrteischiff. 7 ff. 20 ff. 431 f.
Kaufgeld als Pfandsurrogat. 135[2]. 227. 264. 268. 272. 342 f. 358.
Kaufgelder. Privilège für —. 133[5].
Kennenmüssen. 218[2]. 277[2]. 281. 379[1].
Kenntnis von Schiffsgläubigerforderungen. 281 f.
Kenntniserlangung der Reederei. 286 f.
Kette. Legen des Schiffes an die —. 200[6].
Kiel des Schiffes. 34[2]. 35[4].
Klagantrag des Registerpfandgläubigers. 163.
— des Schiffsgläubigers. 301.
Klage des Schiffsgläubigers s. Schiffsgläubigerklage.
Klage und Haftung. 294
Klagverjährung. 391[2].
Klasse. Besitz einer bestimmten —. 51.
Klassifikation s. Klassifizierung.
Klassifizierung. 50 f. 94.
Klassifizierungsinstitute. 50 f.
Klausel. „Inhalt unbekannt". 326[2].
Kleinere Fahrzeuge. 408.
Kohlen. 41. 324 f.
Kommanditgesellschaft als Schiffseigentümerin. 79.
Kommissionär. Gesetzliches Pfandrecht des —s. 339. 372.
Kommissionsgeschäft. 487[4].
Kompensation s. Aufrechnung.
Kondemnierung. 52 ff. 96. 552.
Konfiskation von Schiffen. 98.
Konfusion. 155. 156. 313.
Konkurrenz von Heuerverträgen s. Doppelverheuerung.
— von Pfandrechten. 161 f.
— von Veräußerungen. 113[6].
Konkurrenzverbot. 479. 481 f.
Konkurs. 252. 290. 516. 517. S. auch die nachstehenden Wörter.
Konkurseröffnung. 148. 164 f.
Konkursverwalter. 102 f. 247[4].
Konkursverfahren. Schiffe im —. 32.
Konnossement. 212. 328. 335 ff. 342.
Konnossementsfracht. 221.
Konsulargerichtsbarkeit. 424.
Konsuln. 15[2]. 151[2]. 188. 424.
Konzessionspflichtigkeit der Stellenvermittelung. 432. 433.
Körper des Schiffs. 34[2].
Korrespondentreeder. 109. 150. 195. 235[1]. 286. 427. 511[2]. 558.
Kost. 421.
Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes. 208 f.
Krankenanstalt. Unterbringung des Schiffsmanns in — 533 f. 537 f.
Krankenversicherungsgesetz. 532.
Krankheitsherd. 581 f.
Kreationstheorie. 145[3].
Kreditgeschäfte des Schiffers. 211 f.
Krieg. 563. 570.
Kriegsgefahr als Kündigungsgrund. 589[1]. 590.
Kriegsleistungen. 81.
Kriegsmarine. Eintritt in —. 591[1].
Kriegsschiff. 13[2].
Kriegsvorräte. 41. 324 f.
Kühlgeld. 421. 463[1].
Kündigung der Dienst- und Heuerverträge. 557 ff.
— der Schiffsgläubigerforderung. 299. 302.
Kündigungsgründe. Erschöpfende Aufzählung in Seem.O.? 586 ff.
Kündigungsrecht des Dienstpflichtigen. 545.
— des Reeders gegenüber dem Schiffer. 560 ff.
— des Schiffers gegenüber dem Reeder. 415[3]. 531[4]. 558 f. 566.
des Schiffers (Reeders) gegenüber dem Schiffsmann. 531[4]. 558. 560. 566 ff.
des Schiffsmannes. 558. 560. 576 ff.
Küstenfahrer. 22 f. 408. 470. 472. 515[1].
Küstenfischerei. 80[4].
Küstenfrachtfahrt. 79 f. 98.

Ladearbeit. 473.
Laden. 323(1).

Digitized by Google

Ladezeit. 23.
Ladung. Arbeiten für die —. 465 f.
Begriff der —. 322 ff.
Besitz an —. 333 ff.
Beweissicherung betreffs —. 325 ff.
Dingliche Wirkung der Konnossementsübergabe für —. 337 ff.
Eigentumserwerb und -verlust an —. 340 ff.
Fürsorge für die —. 463.
Löschung der —. 225.
Pfandrechte an —. 342 ff. 344 ff.
Rechtsnatur der —. 327 ff.
Schiff und —. 328. 331 ff.
Ladungsbeteiligte. 479 f. 482 ff.
Ladungsgläubiger. Pfandrechte der —. 343 ff.
Allgemeines. 343 f.
Analoge Anwendung der Vorschriften über —. 346 ff.
— an eigener Ladung. 383 f.
Art der Pfandhaftung. 358 f.
Endigung. 372 ff.
Entstehung. 353 ff.
Fälle. 344 ff.
Geltendmachung. 359 ff.
Gegenstand. 356 ff.
Rangordnung. 370 f.
Rechtliche Natur. 348 ff.
Schutz durch beschränkt persönliche Haftung. 376 ff.
Ladungsgläubigerforderungen. Verjährung der —. 388 ff.
Ladungsgläubigerklage. 352.
Ladungsgüter. 212. 323[1].
Ladungsinteressenten s. Ladungsbeteiligte.
Ladungspapiere. 327.
Ladungsteile. Verbodmung von —n. 356.
Ladungsvermögen. 67. 329 f.
Lagerhalter. 372.
Landesgesetzgebung. 22. 78[2]. 97. 106 f. 109 f. 140 ff. 175[3]. 176. 181[2]. 186[3 4]. 191. 198[2]. 272. 432. 474. 533[1].
Landesregierungen. 432. 434 523. 527.
Landgangsgelder. 487[2].
Landrechtliche und seerechtliche Pfandrechte. 133 f. 342 f. 371 f.
Landvermögen und Seevermögen. 60 ff. 276. 296. 328 ff.
Laufende Reise. 122.
Laudemium. 27[4].
Legitimation des Pfandgläubigers. 166.
— durch das Schiffskartular. 340[1].
Lehen an Schiff. 27[4].
Leichtmatrosen. 500.
Leistungsklage. 307 f.
Leuchttürme. Schwimmende —. 4[6].
Lex commissaria. 160.
Lex imperfecta. 545 f.
Liegegelder. 222.
Liegenschaftsrecht für Schiffe s. Immobilisierung der Schiffe.
Liegeplatz. 449.
Lien. Maritime —. 134[4]. 209[6]. 215 (6). 221[2 4]. 255[2]. 269. 344[1].
Possessory —. 255[2]. 373[2].
Löscharbeit. 473.
Löschen der Güter. 466.
Löschung der Ladung. 225.
— eingetragener, nicht bestehender Rechte. 126.
— des eingetragenen Pfandrechts. 173.
Unrechtmäfsige — des eingetragenen Pfandrechts. 167. 178 ff.
— des Schiffs im Schiffsregister. 173. 189 ff.
Löschzeit. 23.
Logis. 421, s. auch Unterkunft.
Logisräume. 525[3].
Loskaufskosten. 211.
Lotsen. 209.
Lotsendampffahrzeuge. 24[1].
Lotsengelder. 209. 211.
Lustyachten. 14. 17(3). 470. 472. 515[1].

Mählbrief. 94[1].
Mäklervertrag. 436 f.
Mandat. 414[7].
Manifest. 327.
Marine s. Kaiserliche Marine, Kriegsmarine.
Maritime lien s. Lien.
Marineverwaltung. 81 f. 98[7].
Marshalling. 230[3].
Marke. 82. 326[2]. 327.
Maschine. 34 f. 37.
Maschinenwache. 472.
Maschinenpersonal. 471.
Maschinendienst. 467. 471. 498.
Mast. 34. 35[2]. 37.
Matrosen. 500.
Material men. Gesetzliches Pfandrecht der —. 133[5].
Mattenschüddel. 463[1]. 483[5].
Maximalpfandrecht. 145. 153 f. 155. 201 f.
Mehrheit von Schiffen. Pfandrecht an —. 146. 164. 186.
Meistgebot. Berichtigung des —s in Zwangsversteigerung. 199.
Meldeort. 449. 502.
Mengladung. 328[1].
Menschenhilfe. Pflicht zu —. 531.
Menschenleben. Rettung von —. 80 f.
Mercader. 463[1].
Miete. 405[3]. S. auch Schiffsmiete.

Digitized by Google

Militärverwaltung. 81. 98.
Mischladung. 328[1].
Mifsbräuche im Heuerbaaswesen. 429 f.
Mifshandlung des Schiffsmanns. 578.
Miteigentum. 78 f. 86 ff. 103[3]. 110 f. 138[4]. 141. 193 f. 342.
Miterben. 150.
Mitreeder. 78. 104 f. 106 ff. 110. 124. 284 ff.
Mittelbarer Besitz an Ladung. 334. 336.
Mobilmachung. 81. 591.
Monatsheuer. 491.
Mortgage. Certificate of —. 151[2].
Mundvorräte. 41. 324 f.
Munition. 40 f.
Musterrolle. 423[1]. 438. 440 f. 443. 445 ff. 493. 500. 521. 575(*).
Musterung. 441[3], s. auch Abmusterung, Anmusterung.
Mutation en douane. 113[5].

Nachgründung. 29.
Nachlafsfürsorge. 551[1].
Nachlafsgläubiger. Aufgebot der —. 102 f.
Nachweisung eines Dienstes an Stelle der Rückbeförderung. 542. 548.
Nachwirkung der Dienst- und Heuerverträge. 476 f. 485. 549. 554[4]. 555. 556. 572. 591.
Nationalität der Schiffsbesatzung. 426.
Naturalvergütung. 421. 486.
Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden. 81 f.
Nebeneinnahmen der Schiffsleute. 421. 492.
Nebenintervention. 236[2].
Nebensache und Hauptsache. 44 ff.
Negativatteste. 186[4].
Nehmung des Schiffes. 263.
Nettofracht. 222.
Neutralitätspflicht. Verletzung der —. 98.
Nichtausübung. Erlöschen gesetzlicher Pfandrechte durch —. 392 ff.
Nichtberechtigte. Rechtserwerb vom —n her s. Herleitung.
Nieſsbrauch. 26[3]. 71[5]. 76. 118. 185. 244[8].
Notfall. 473 f.
Notgeschäfte des Schiffers. 211 f. 261[2]. 262[1]. 346 f. 370, s. auch Notverkauf.
Notverkauf des Schiffers. 103. 175. 227. 267 f.

Oberstes Landesgericht. 388[1].
Öffentliche Bücher. 72. 82.
Öffentlicher Glaube des Schiffsregisters. 74 ff. 177.
Öffentliches und Privatrecht im Dienstverhältnis. 418.
Öffentlichkeit des Schiffsregisters. 186 f.
Offene Handelsgesellschaft als Schiffseigentümerin. 79.
Okkupation. 71[3].
One-year rule. 257[2].
Opposition. 270[1].
Order. Anmusterung auf —. 449 ff.
Ortsarmenkasse. 456.
Ortsgebrauch. 423[1]. 508.

Pakotille. 421. 486.
Palmada. 439[1].
Panni cappales. 483[4].
Parceria. 332[1]. 417[2].
Part. Engagement à la —. 488.
Part s. Schiffspart.
Partialobligationen s. Teilschuldverschreibungen.
Partiarische Rechtsgeschäfte. 417 f.
Passagierdampfer. 471.
Passivlegitimation für Ladungsgläubigerklage. 352. 360 ff.
— für Registerpfandgläubigerklage. 163.
— für Schiffsgläubigerklage. 234 ff.
Patentrecht. 30[2].
Persönlichkeit des Ladungsvermögens? 330.
— des Schiffs? 25 f.
— des Schiffsvermögens? 62 ff.
Personenrechtlicher Inhalt des Dienstverhältnisses der Schiffsbesatzung. 418 f. 444.
Personenverkehr. 473.
Pest. 581 f.
Pfändung. 128. 195 f. 198. 200 f. 203.
Pfand. 146[4].
Pfandbrief. 136[2].
Pfandeigentümer und Verpfänder. 148 f.
Pfandhaftung und persönliche Haftung. 126 f.
Pfandklage. 163. 232 ff. 307 f. 360.
Pfandnahme. 128.
Pfandrecht an Fracht. 64. 221 ff.
an Ladung. 338 f. 342—384.
an Schiffen. 29. 31[2]. 73 ff. 100. 103. 111 f. 126—191. 198—321.
am Schiffspark. 151.
an Schiffsparten. 89. 192—197. 201. 203 f.
Pfandregister s. Schiffspfandregister.
Pfandschuldner und Verpfänder. 167.
Pfandschuldurkunde. 188 f.
Pfandsetzung. 128.
Pfandsurrogate. 135[2]. 227. 264. 268. 272. 342 f. 357 f.
Pfandsystem. 274.
Pfleger. 172. 201 f.

Digitized by Google

Pilgerschiffe. 50[6].
Pisteurs. 435[1].
Port permis. 486[3].
Possessory lien s. Lien.
Post. 333. 473.
Posterior tempore prior iure. 257[2]. 262[1].
Pot-de-vin. 483[4].
Prämienforderung des Versicherers. 215[3].
Pränumerandozahlung der Heuer. 507.
Prêt à la grosse. 195[2].
Prima facie-Eigentümer. 74[5]. 75.
Primage. 221[3]. 483. 518[5].
Primegeld. 463[1]. 583[5].
Prisen. 96. 552.
Privatautonomie. Einschränkung der —. 407 ff.
Privatrecht und öffentliches Recht im Dienstverhältnis. 418.
Privatstrafe. 455.
Privilèges. 133[5]. 134. 215 (6). 253[2]. 372[3]. 373[2].
Profit éventuel. Engagement à —. 487[8].
Proviant. 40 f. 578 f.
Provisionen des Schiffers. 484.
Prozefskosten. 246 ff. 290. 359.
Prozefszinsen. 246 ff. 290. 359.
Prüfung. Vorbereitung für —en als Kündigungsgrund. 583 ff.
Purge. 174[2].

Qualifikation von Personen der Schiffsbesatzung. 426 f.
Quarantänegelder. 209.
Quarantänekosten. 209[3].
Quasidomizil des Schiffes. 30.

Rang der Schiffsleute. 443[2].
Rangklassen der Schiffsbesatzung. 500.
Rangordnung der Pfandrechte an der Ladung. 370 ff.
— am Schiffe. 68. 161 f. 202 f. 206. 254 ff.
— an Schiffsparten. 196 f.
Rangveränderung. 162. 179.
Rangvorbehalt. 162.
Ratenzahlung beim Schiffsbau. 94 f.
Realkredit. 131.
Realobligation. 125. 242[2]. 251 ff. 294. 298 ff. 352 f.
Rechnungslegung. Pflicht zur —. 122.
Rechtsgemeinschaft zwischen Schiff und Ladung. 332 f.
Rechtslage und Schiffsregisterstand. 176 ff.
Rechtssubjektivität s. Persönlichkeit.
Reede. Schiff auf —. 469 ff. 472 ff. 475 f. 493.
Reeder. Haftung. 12 f. 25. 60 ff. 215. 273—290. 308 ff. 516.
Reeder. Kaufmann. 93[2]. 387. 419.
-Schiffer. 212. 401[2].
Schuldner der Schiffsgläubigerforderung. 274 f.
Vertragspartei bei Dienst- und Heuerverträgen. 424 f.
Wechsel des —s. 586.
Reederei. 87 f. 105. 150. 192[2]. 195. 197. 204. 229 f. 284 f. 284 ff. 425[2]. 428[2]. 530[3], s. auch Mitreeder.
Reedereivertrag 561[2].
Register für Schiffe. 54. 72 ff. 129. 136. 150 f. 167. 177 f. S. auch die nachfolgenden Zusammensetzungen und Ableitungen, sowie Schiffspfandregister.
Registerakten. 186[2].
Registerhafen. 113[2]. 456. 523 f. 557.
Registerpfandrecht an Schiffen.
Endigung. 173 ff.
Entstehung. 70. 144 ff.
Gegenstand. 48 f. 156 f.
Geltendmachung. 70. 162 ff. 167.
Geschichte. 128 ff.
Gläubigervertreter. 167 ff.
Inhalt. 155. 159 ff.
Praktische Bedeutung. 131 f.
Rangordnung. 161 f.
Rechtslage und Registerstand. 176 ff.
— an Schiffsparten. 192 ff.
Registerstand des Schiffsregisters. 74. S. auch Registerpfandrecht.
Registrierte Schiffe. 15[2]. 29. 31[1]. 69 ff. 72 ff. 86. 89. 99. 113[2]. 125 f. 128. 136 f. 139. 164.
Registrierung der Schiffe. 23 f. 31[2]. 113[6]. 271[1].
Registrierungspflichtige Schiffe. 113[3].
Reihenfolge der Pfandrechtseintragungen. 161.
Reichsgebiet. Hafen des —s. 473. 532[1]. 540. 544. 547[4].
Reichsgericht. 388[1].
Reichskanzler. 14[2]. 472. 491 f. 524. 527.
Reise. Anstellung für bestimmte —. 415 f.
Antritt. 269 ff. 536. 558 f. 567. 568 f. 574.
Aussendung des Schiffs zu neuer —. 278 ff.
Beorderung des Schiffsmannes zu einer bestimmten —. 573[4].
Bodmereireise. 258[1].
Frachtreise. 258[1].
Heuerreise. 225. 420. 503.
Neue Reise. 280 f.
Schiff auf —. Veräufserung 120 ff.
Schiffsgläubigerreise. 64. 224 f. 257 ff.

Digitized by Google

Reiseantritt s. Reise.
Reisegut. 212. 325. 333. 399.
Reiseheuer. 502 f.
Reiseheuerung. 420 f. 546 ff. 565. 573 f. 575(3).
Reisende. Gepäck der —n. 473.
Reisevertrag. Pfandrecht des Verfrachters aus —. 325. 345. 373[1].
Reklamekosten. 211.
Relativität der Schiffsvermögens. 64. 66[2]. 224.
Reparatur des Schiffes. 35. 52.
Reparaturkosten. 58 f.
Reparaturunfähigkeit. 55 ff. 552.
Reparaturunwürdigkeit. 55. 57 f. 552.
Report of conduct. 592[5].
Reprise. 9 f.
Retraktsrecht. 28(4).
Rettung von Menschenleben. 80 f.
— in Seenot. 97. 99. 313. 315. 316[3]. 345. 349. 350. 353. 355 f. 357. 358. 359. 360. 368 f. 371. 376. 389. 462. 467 f., s. auch Bergelohn, Bergungskosten.
Reurecht. 574[2]. 576[2].
Richterliche Pfandrechte. 198 ff.
Ruder des Bootes. 46.
Rückbeförderungsanspruch. 539ff. 547 f. 554. 555. 559. 571. 574. 585[2].
Rückbeförderungshafen. 540 f.
Rückreise. 546. 559. 581.
Rücktrittsrecht beim Heuervertrage. 452 f., s. auch Reurecht.
Ruhen des Pfandrechts. 155.
Ruhezeit. 468 ff. 471.
Runner. 435.

Sache. Rechtsbegriff der —. 327[4].
Schiff eine —. 26.
Sachen der Mitglieder der Schiffsbesatzung. 454. 456 f. 498 f. 539. 541 f. S. auch Schiffsbesatzung (Habe).
Verbrauchbare — als Zubehör des Schiffes. 40.
Sachhaftung. 60 f. 62. 218. 247 ff. 254. 329. 345. 347. 376 f. 381 ff. 388.
Salaire. Engagement à — fixe. 487[6].
Salvo in terra. 508[1].
Satzung 182 f.
Schiff. Arten. 7 ff.
Begriff. 1 ff.
Besitz. 68 ff.
Eintragung in Schiffsregister. 23 f.
Löschung im Schiffsregister. 173. 189 ff.
Rechtliche Natur. 25 ff.
Rechnung des Schiffes. Für —. 521 f.
— und Fracht. 60 ff. 67 f.
— und Grundstück. 112[2], s. auch Immobilisierung.
Schiff und Ladung. 328. 331 f. 349.
S. auch Binnenschiff, Eigentumserwerb, Flaggenrecht, Hochseeschiff, Kauffahrteischiff, Kriegsschiff, Pfandrecht, Reparatur, Reparaturunfähigkeit, Reparaturunwürdigkeit, Schiffsgläubigerrecht, Seetüchtigkeit, Veräußerung, Zwangsvollstreckung.
Schankwirtschaft. 513.
Schiffahrtsabgaben. 209.
Schiffahrtsperioden. 257[2].
Schiffbau. 91.
Schiffbauvertrag. 92 ff.
Schiffbruch. 556.
Schiffer. Anstellung. 415 f. 425.
Dienstvertrag. 414 ff.
Entlassung. 107 f. 560 ff.
Beschränkt persönliche Haftung. 376 ff.
Kündigungsrecht. 415[3]. 583 ff.
Mitglied der Schiffsbesatzung. 402 f.
-Mitreeder. 107 f. 561.
Passivlegitimation für die Ladungsgläubigerklage. 360 ff.
— für die Schiffsgläubigerklage. 235 f. 241. 247 f.
-Reeder s. Reeder-Schiffer.
S. auch Gesetzliche Vertretungsmacht, Notgeschäfte, Notverkauf.
Schifferalten. Gericht der — 423[2].
Schiffsabgaben. 209.
Schiffsapotheke. 39[2].
Schiffsbesatzung.
Anspruch auf Rettungslohn. 315.
Begriff. 5 f. 209. 402 ff. 429[3].
Forderungen der — aus Dienst- und Heuerverträgen. 209 f. 225. 258 ff. 397 f.
Forderungen aus dem Verschulden einer Person der —. 213.
Gliederung der —. 466 f.
Habe der —. 333, s. auch Sachen.
Schiffsboot s. Boot.
Schiffsbuch. 326.
Schiffseigner. 383[4].
Schiffsfrieden. 27[2].
Schiffsgefäß. 4[4].
Schiffsgenossen. 413.
Schiffsgläubiger. Pfandrecht der — s. Schiffsgläubigerrecht.
Schiffsgläubigerklage.
Aktivlegitimation. 234.
Begründung. 242.
Gerichtsstand. 240 ff.
Klagantrag. 243 f. 301 f.
Passivlegitimation. 234 ff.
Rechtliche Natur. 232 ff.
Urteil. 243 f.
Verteidigung gegen —. 245 f.

Digitized by Google

Schiffsgläubigerrecht.
Allgemeines. 60 ff. 133 ff. 208 ff.
Endigung. 262 ff.
Entstehung. 217 f.
Forderungen, welche — gewähren. 207 ff.
Gegenstand. 218 ff.
Geltendmachung. 83 f. 231 ff.
Klage aus — s. Schiffsgläubigerklage.
Rangordnung. 135. 206. 254 ff.
Rechtliche Natur. 290 ff.
Insbesondere: Personifikationstheorie. 293[1].
Pfandrechtstheorie. 290 ff. 297[3]. 306 ff.
Theorie der actio in rem scripta. 295 ff., s. auch Actio in rem scripta.
Theorie der Realobligation. 298 ff.
Wertaneignungstheorie. 293 f.
Wertrechtstheorie. 293[1].
— am eigenen Schiffe s. Eigenes Schiff.
— und Schiffsvermögen. 60 ff.
Schutz durch beschränkt persönliche Haftung. 273 ff.
Schiffsgläubigerreise. 64. 224 f. 257 ff.
Schiffshypothek s. Hypothek.
Schiffsinventar. 46.
Schiffsjungen 500.
Schiffskartular. 340[1]. 439. 462[1].
Schiffskasse. 39[2].
Schiffskiel. 34[2]. 35[4].
Schiffskinder. 413[2].
Schiffskörper. 34[2].
Schiffsleute. 431.
Schiffsmannschaft. 423. 427 f. 467(4). 518 f.
Schiffsmiete. 74[1]. 280[1].
Schiffsoffiziere. 21. 404. 423. 428. 431. 445 f. 466 f. 470. 471 f. 477. 493. 496. 518. 539.
Schiffspapiere. 38. 72. 75[5]. 187 f.
Schiffspark. 151.
Schiffsparten. 324. 78. 84 ff. 86 ff. 106 ff. 112. 113[9]. 120 ff. 128. 192 ff. 203 f. 284.
Schiff-pfandrecht s. Pfandrecht (an Schiffen).
Schiffspfandregister. 75. 129. 130[4]. 139. 140. 141. 150 f. 191[5].
Schiffsregister s. Register für Schiffe.
Schiffsschreiber. 326 f.
Schiffsschulden. 124 f.
Schiffstagebuch s. Tagebuch.
Schiffstrümmer. 219.
Schiffsvermögen. 26. 32(c). 60 ff. 127. 293[1]. 296.
Schiffszelte. 43(5).
Schiffszusammenstofs s. Zusammenstofs von Schiffen.
Schiffszubehör. 35—49. 102. 156. 164. 208. 220 f. 226[1]. 251 f.
Schiffszertifikat. 54 f. 71. 74. 76[4]. 83. 113. 118. 147[1]. 178. 187 f.
Schleppdampfer. 24. 410. 490.
Schlepper. Haftung des — s. 66[2].
Schleppermannschaft. 5 ff. 209.
Schlepptrossen. 51[3].
Schleppzug. 5.
Schlufsabrechnung. 515 f.
Schmuggelei des Schiffsmanns. 567.
Schriftlichkeit der Dienst- und Heuerverträge. 438. 439.
Schuld und Haftung. 307 ff. 319.
Schuldklage und Pfandklage. 307 f.
Schuldverschreibung auf den Inhaber. 145. 147. 155. 162. 166. 168. 169. 174. S. auch Teilschuldverschreibungen.
Schuldnerwechsel durch Veräufserung des Schiffes. 298 ff. 304. ff.
Schuldübernahme 304.
Schuldverhältnisse des Seerechts. 587 ff.
Schulschiffe. 14.
Schutzgebiete. Deutsche —. 14[2]. 85[2]. 473[3].
Schwimmdocks. 4[6].
Schwimmgürtel 39[2].
See. Schiff auf —. 469. 471 f. 474 ff.
See und Sand. Über — gekommene Güter. 340[2].
Seeberufsgenossenschaft. 50[1]. 213 f. 216. 256. 389. 532 f.
Seedarlehen. 129[2].
Seefahrt. 19 f. 38.
Seefahrtsbuch. 445. 497[1]. 592 f.
Seehandelsgerichte. 423[2].
Seehandelsschiff s. Kauffahrteischiff.
Seeklarmachen. 494[3].
Seeleute. 431.
Seemannsamt. 423[1]. 424. 497[1]. 513. 514. 530[3]. 535. 538. 539. 540. 541. 542. 547. 554. 557. 574. 577. 579.
Seemannsbrauch. 476[2].
Seemannskasse. 104. 456.
Seemannsordnung. Aufgabe der —. 589 f.
Zeitliche Geltung der — 405[2].
Zwingende Vorschriften der —. 408 ff.
Seepässe. 83.
Seeräuber. 42.
Seeräuberei. 98.
Seeschiff. 7[1]. 11 f. 23[4].
Seeschlepper. 24. 408. 469. 493.
Seetüchtigkeit des Schiffes. 49 f. 91[2]. 579.
Seevermögen. 61. 329. 388.

Digitized by Google

Segelschiff. 21. 137[1].
Selbstbeköstigung. 521.
Senyor de la nau. 463[1].
Setzungsrecht. 106. 109 f.
Sicherungshypothek. 155.
Sichtanweisung. 509.
Signalapparate. 38. 40.
Sklavenhandel. 98.
Sondervermögen. 61 ff. 315. 329.
Sonntag. 469.
Sonntagsarbeit. 472 ff. 493. 495.
Sonntagsruhe. 474.
Spanten. Schiff in —. 95. 141[3].
Spediteur. Gesetzliches Pfandrecht des —s. 339. 372.
Speise und Trank s. Beköstigung.
Speiserolle. 524.
Stadtbücher 72. 112[2]. 128. 194.
Stapellauf. 141[3].
Stauer. 209. 215(6).
Stellage. 109.
Stellenvermittelung. 429 ff.
Stellenvermittler für Schiffsleute s. Heuerbaas.
Stellvertretung beim Abschlufs von Dienstverträgen. 427.
— für den Schiffer. 467.
Steuermann. 467.
Stewards. 421. 475[2].
Strafbare Handlung. 530.
—en des Schiffsmanns. 568.
Strafrechtlicher Schutz des Heuervertrages. 418.
Strandamt. 104. 358.
Strandvogt. 80 f.
Streitigkeiten aus Heuerverträgen. 423 f.
Streitverkündung. 281[5].
Subordination. 448.
Surrogate der Übergabe. 114 ff.
Surrogation. 135. 157. 176. 226 ff. 263[2]. 264. 268. 357 f.
Symbolische Übergabe. 129.
Syphilitische Krankheiten. 530[2]. 570.

Tagebuch. 22. 467. 497[1]. 576[1].
Tarifvertrag. 422.
Taucherglocken. 4[6].
Taxen für Stellenvermittelungsgebühren. 433 f.
Territoire flottant. 30[2].
Testamentsvollstrecker. 172[4]. 186. 247[4].
Teile des Schiffs. 34 f.
Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber. 154. 168.
Tiers-franc. Engagement au —. 488[1].
Tod des Dienstpflichtigen. 543. 549.
— des Schiffers kein Kündigungsgrund für den Schiffsmann. 591.
Todeserklärung. 32 f.
Todesstrafe. Mit — bedrohte Verbrechen des Schiffsmanns. 568.
Tonnage. 137[1].
Tonneau. Engagement au —. 488[1].
Tonnengelder. 209.
Træk. 512[2].
Transatlantische Fahrt. 471.
Transportanstalten. Öffentliche —. 82(7).
Treuhänder. 172.
Tropen. 469 f.
Trunkenheit des Schiffsmanns. 567.

Überarbeit. 495.
Überfahrtsgelder. 223.
Überfahrtsvertrag. 54.
Überführung des erkrankten Schiffsmanns nach deutschem Hafen. 534 f.
Übergabe. Eigentumserwerb ohne —. 179.
— des Konnossements. 336 ff.
Verpfändung ohne —. 128.
Übernahme von Schiffsparten. Anspruch auf —. 107 f.
Überstundenarbeit. 493.
Überstundenlohn. 492 ff. 515.
Unaufschiebliche Arbeiten. 473.
Unbedingt erforderliche Arbeit. 475.
Unbekannte Schiffsgläubiger. 271 f.
Unbeschränkte Haftung. 284[4].
Unerlaubte Handlung. 530[2].
Unfallverhütungsvorschriften. 50[1].
Ungehorsam des Schiffsmanns. 567.
Ungerechtfertigte Bereicherung s. Bereicherung.
Unkenntnis. Verschuldete — s. Kennenmüssen.
Unmittelbarer Besitz an Ladung. 334.
Unmöglichkeit. Nachträgliche — der Leistung. 553[2].
Unrichtigkeit des Schiffsregisters. 171 f. 177. 178 ff.
Untauglichkeit des Schiffers. 562 f.
— des Schiffsmanns. 465. 496 f.
Unterbrechung der Verjährung. 245. 392.
Untergang des Schiffes. 189.
Unterhalt. 524[5]. 541.
Unterkunft der Schiffsbesatzung an Bord. 524 ff.
Unterverfrachtung. 221.
Unumgängliche Arbeiten. 473.
Unzuverlässigkeit in bezug auf den Gewerbebetrieb des Stellenvermittlers. 434.
Urlaub. 475 f. 477 f.

Veräufserung von Schiffen. 12. 74. 84[2 3]. 90[1]. 103 ff. 110 ff. 167. 263 f. 279. 282 f. 298 f.
— von Schiffsparten. 78. 86. 90[1]. 104 f. 114 ff.
Verarbeitung. Eigentumserwerb durch —. 92 f.

Digitized by Google

Verbodmung s. Bodmerei.
Verbrüderung. 332[1].
Verderbende Güter. Leicht —. 473.
Verdiente Heuer. 504. 506 f. 515. S. auch Verwirkung.
Vereinbarung des Eigentumsübergangs. 114 ff.
Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger. 81.
Vereitelung der Befriedigung von Schiffs- und Ladungsgläubigern. 275 ff. 376.
Verfolgbarkeit der Schiffsgläubigerrechte gegen Dritte. 263. 269.
Verfrachter. 50. 203. 221. 389. 396.
Ladungsgläubigerrecht des —s. 344 f. 349. 350. 351. 353. 354. 356 f. 358. 359. 365 ff. 368 f. 371 f. 372 ff.
Verfügungsrecht des Abladers. 336.
— des Schiffers über die Ladung. 339 f.
— — — über das Schiff. 113[6]. 558[1].
S. auch Gesetzliche Vertretungsmacht.
Vergütungen der Ladungsbeteiligten an den Schiffer. 482 ff.
Verheiratung. Gelegenheit zur — als Kündigungsgrund. 583[1].
Verjährung. 245 f. 262[3]. 269. 297[3]. 312[2]. 363 f. 388 ff. 505.
Verjährungsbeginn. 397 ff.
Verkauf des kondemnierten Schiffes. 52[4]. 54 f.
— von Schiffen und Schiffsparten. 125 f.
Verkehrshypothek. 155.
Verklarung. 467. 554 ff.
Verladung der Güter. 466.
— von Gütern für eigene Rechnung durch Mitglieder der Schiffsbesatzung. 479 ff.
durch den Reeder s. Eigene Ladung.
Verlängerung der Heimreise. 501.
Verletzung von Personen der Schiffsbesatzung. 527 ff.
Verlust des Schiffes. 552 ff.
Vermächtnis. 118.
Vermengung. 341 f.
Vermischung. 341 f.
Vermittelung von Heuerverträgen. 429 ff.
Vermutung s. Gesetzliche —.
Verpfänder und Pfandeigentümer. 148 f.
— und Pfandschuldner. 167.
Verpfändung von Ladungsgütern. 342.
— von Schiffen. 128—132. 136—191.
— von Schiffsparten. 192 ff.
S. auch Bodmerei.
Verpflegung. 530 ff.
Verpflegung und Bedienung an Bord befindlicher Personen 470. 475.
Verproviantierung des Schiffes. Ungenügende —. 579.
Verringerung der Heuer. 496.
Verschollenheit. 505 f. 555 ff.
Verschweigung. 97[2]. 99. 269 f. 341.
Versicherbares Interesse. 519.
Versicherte Schiffe. 50. 54 f. 90[1]. 106.
Versicherung des Schiffs durch Schiffsgläubiger. 229. 231.
Versicherungsanstalt. 214. 216. 256. 389.
Versicherungsgelder. Haftung der — 131. 157. 228. 358.
Versicherungsprämie. Forderung auf —. 215[3].
Versicherungssumme s. Versicherungsgelder.
Versicherungsrecht. Seerecht und —. 315 f.
Versicherungsverbot. 489.
Versicherungswert bei Reparaturunwürdigkeit. 58.
Versio in rem s. In rem versio.
Verstapelung. 327[3].
Verstauen der Güter. 466.
Versteigerung. Öffentliche — von Schiffen. 86.
— von Schiffsparten. 104 f.
Verstümmelung. 528.
Verteidigung des Schiffes. 467 f. 528. 538. 552.
Verteilung ersparter Heuergelder. 454 f. 497 ff.
Vertragsbedingungen für Heuerverträge. 422.
Vertragsbruch des Schiffsmanns. 451 f. 453 f.
Vertragsdauer bei Dienst- und Heuerverträgen. 545.
Vertragsstrafen. Haftung des verpfändeten Schiffes für —. 158.
Vertragszeit bei Dienst- und Heuerverträgen. 419 f.
Vertretung bei Veräußerung von Schiffen. 111.
Vertretungsmacht. Gesetzliche — s. Gesetzliche Vertretungsmacht.
Verwendungen. Ansprüche auf Ersatz von —. 246. 359. 363[3].
Verwirkung des Anspruchs auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung. 535.
— des Eigentums an der Ladung. 341.
— des Eigentums am Schiffe. 98.
— verdienter Heuer. 455 f. 554[2]. 562[1]. 571[1]. 586[1].
Verzögerung des Dienstantritts durch den Schiffsmann. 452.

Digitized by Google

Verzug in Dienstantritt. 451.
Vollmatrosen. 500.
Vollstreckbarer Titel. 162 f. 232. 360. 362.
Vollstreckungspfandrecht. 198 ff. 202.
Vorausklage. Einrede der —. 363[3].
Vorgehen eines von mehreren Heuerverträgen. 444 f.
Vorgesetzte. 477.
Vorlegungsfrist für Schuldverschreibungen auf den Inhaber. 174 f.
Vormund. 201 f.
Vormundschaftsgericht. 201 f.
Vormerkung. 183 f.
Vorschiefsung von Kosten. 120.
Vorschufsgelder s. Vorschufszahlung.
Vorschufsnoten. 510 f.
Vorschufszahlung. 398. 453. 507 f. 515. 554[3]. 574.
Vorsitzender der Kammer für Handelssachen. 423.
Vrac. Marchandises chargées en —. 328[1].

Wache. Abgelöste —. 472. 495.
Ablösende —. 472.
Wache-um-Wache-Gehen. 471.
Wachegehen. 471.
Wachmannschaft. 471.
Wachtdienst. 470. 473.
Währung. Zahlung in fremder —. 515.
Waldschonung. 92 (7).
Waren. Schiffe als —. 31[2].
Wasserschout. 429[5].
Werklieferungsvertrag. 93 f.
Werktag. 469 ff.
Werktagsarbeit. 493. 495.
Werkvertrag. 92 ff. 206 f. 254[4]. 415. 416[2].
Wertrechtstheorie. 293[1].
Wichtiger Grund für Entlassung des Schiffers. 565.
— für Kündigung des Schiffers. 566.
Widerspenstigkeit des Schiffsmanns. 567. 568[2].
Widerspruch. Eintragung eines —. 180[1]. 181 ff.
Wiedernehmung genommener Schiffe. 42. 97.
Windegeld. 421. 463[1].
Wrack. 4 f. 104. 333.

Zahlung. Überlassung an —s Statt. 341.
—en an Schiffsleute. 509 ff.
Zeitablauf als Endigungsgrund von Pfandrechten. 174[2].
Kündigungsrecht wegen —s. 580 f. 584 f.
Zeitbestimmungen betr. die Lösung des Heuervertrags. 410. 545.
Zeitfolge der Pfandrechtseintragungen. 161[2].
Zeitheuer. 421. 501. 504.
Zertifikat s. Schiffszertifikat.
Zeugnis. 592 f., s. auch Entlassungszeugnis.
Ziehnoten. 512.
Ziehscheine. 512.
Zinssatz. Eintragung des —es. 152 ff.
Zinsen der Forderung des Registerpfandgläubigers. 157 f. 175[2].
— der Schiffsgläubigerforderung. 231.
Zubehör des Schiffes s. Schiffszubehör.
— der Schiffspart. 36(6). 89[2].
— des Zubehörs. 46.
Zubehöreigenschaft.
Begründung. 41 ff.
Endigung. 49.
Vermutung. 46 f.
Voraussetzungen. 37 ff.
Zubehörstücke. 174.
Zuchthaus. Mit — bedrohte Verbrechen des Schiffsmanns. 568.
Zurückbeförderungsanspruch s. Rückbeförderungsanspruch.
Zurückbehaltungsrecht. Kaufmännisches —. 337 ff.
Zurücklassung erkrankter Mitglieder der Schiffsbesatzung. 533[2]. 534. 539.
— des Schiffsmannes im Auslande. 569.
Zusammenstofs von Schiffen. 313 ff. 317(3). 332[1]. 389. 397. 399 f.
Zuschlag in der Zwangsversteigerung. 100. 175 f. 251 f. 265.
Zwang zur Erfüllung von Heuerverträgen. 444. 453. 454.
Zwangslotsen. 210(1).
Zwangsversicherung. 529.
Zwangsversteigerung. 100 ff. 142 f. 219 f. 227. 236.
Zwangsvollstreckung. Duldung der —. 244. 360.
— in Schiffe. 13[2]. 32. 33. 48. 71. 163 f. 198 ff. 250 ff. 264 ff.
— in Schiffsparten. 89 f. 195 f.
Zweiwachensystem. 469. 471 f.
Zwischenreisen. 546. 559. 581.
Zwingendes Recht s. Privatautonomie.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Verlag von DUNCKER & HUMBLOT in Leipzig.

Handbuch des Seerechts.

Einleitung. — Personen des Seerechts.

Von

Dr. R. Wagner.

(Des Handbuchs des Seerechts erster Band.)
Zweite (Titel-)Auflage.

(Binding: Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft III. 3. I.)

Preis 10 Mark. In Halbfranz 12 M. 50 Pf.

Das deutsche Seerecht.

Auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte neu bearbeitet. Mit einer Einleitung über örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze.

Von

Emil Boyens,
Justizrat, Rechtsanwalt beim Reichsgericht.

Zwei Bände. Lex.-8°.

Preis 23 Mark 20 Pf. In Halbfranz 27 Mark 20 Pf.

Versicherungsrecht.

Von

Dr. V. Ehrenberg.

Erster Band.

(Binding: Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft. III. 4. I.)

Preis 12 Mark. In Halbfranz 14 Mark 50 Pf.

Digitized by Google

Verlag von DUNCKER & HUMBLOT in Leipzig.

Der Tatbestand der Piraterie

nach geltendem Völkerrecht.

Von

Dr. P. Stiel.

(Staats- u. völkerrechtliche Abhandlungen, herausgegeben von Dr. Jellinek und Dr. Anschütz. IV. 4.)

Preis 3 Mark.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Herausgegeben vom

Verein für Socialpolitik.

Vier Bände.

(Schriften des Vereins für Socialpolitik. 103. I. II. 104. I. II.)

Preis 34 Mark 80 Pf.

Die

Schiffahrt der deutschen Ströme.

Herausgegeben vom

Verein für Socialpolitik.

Drei Bände.

(Schriften des Vereins für Socialpolitik. 100. 101. 102.)

Preis 27 Mark 40 Pf.

Digitized by Google

Digitized by Google